1/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 52 8056



XXX. MOROP-Kongreß in Budapest

Gastgeber des XXX. MOROP-Kongresses – er fand vom 2. bis 8. Oktober 1983 statt – war der ungarische Modellbahnverband MÁVOE. Er organisierte ein umfangreiches Programm für die Teilnehmer, das den unterschiedlichsten Interessen entsprach. Dazu gehörten u. a. Exkursionen in die Pußta und nach Eger, aber auch zur Budapester Metro und Straßenbahn bzw. Vorortbahn der ungarischen Hauptstadt.
Die rund 500 Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus 18 Ländern erhielten damit die Möglichkeit, das Verkehrswesen, die herrliche Landschaft sowie viele Sitten und Gebräuche Ungarns kennenzulernen. Die gut organisierten Veranstaltungen trugen dazu bei, daß dieser Kongreß für alle Teilnehmer zu einem unvergessenen Erlebnis wurde.

1 Eine Exkursion führte nach Eger in eines der berühmtesten Weinanbaugebiete des Landes. Von Budapest bis Füzesabony beförderte den Sonderzug die Lok V 63 004. Sieben schwere sechsachsige Thyristorlokomotiven der BR V 63 gibt es gegenwärtig. 1973 wurden die ersten beiden Probeloks, 1980 die anderen fünf gebaut. Von dieser BR sollen in den nächsten Jahren weitere beschafft werden.

2 Ein Ausflug in die Pußta gehört natürlich zu jedem Ungarnprogramm interessierter Touristen. Hier verkehrt nämlich noch eine richtige Pferdeeisenbahn. Sie befördert mehrmals am Tag Beschäftigte eines landwirtschaftlichen Betriebes zum Haltepunkt Konya, wo diese Aufnahme entstand.

3 In Eger trennte sich der Kongreß in mehrere Gruppen. Ein Teil fuhr mit einem von der Lok 375 1514 gezogenen Sonderzug nach Szilvásvárad-Szalajka-völgy.

Fotos: W. Drescher, Jena

1



2



3



modell eisenbahner

inhalt

1/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	In eigener Sache	3
	DMV teilt mit	26
aktuell	20 Jahre AG „Verkehrsgeschichte"	28
	30 Jahre PREFO	28

eisenbahn

aktuell	1984 wird Transportaufwand weiter gesenkt	2
historie	Feldbahnübung in Sachsen	4
kurzmeldungen	DDR und Ausland	7
	Lokeinsätze	12
mosaik	Baureihe 91	10
	Fotomotive von der Harzquerbahn	12
poster	Lok 52 8056	14/15

nahverkehr

international	Die Straßenbahn in Hanoi	8

modellbahn

anlage	Gemeinschaftsanlage der AG Zittau	16
tips	Ein $H0_m$-Triebwagen	18
	Bremsstrecken im Schattenbahnhof	25
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	20
international	Bildauslese vom XXX. Modellbahnwettbewerb	3. US

Titelbild
Winterliche Atmosphäre bei der Harzquerbahn im Bahnhof Eisfelder Talmühle. Die Aufnahme entstand im Februar 1983. Von hieraus besteht nun wieder eine durchgehende Verbindung zur Selketalbahn über Stiege, Straßberg und Alexisbad. Offiziell wurde die Strecke Straßberg – Stiege am 30. November 1983 mit dem Oldtimerzug, gezogen von der 995903, eröffnet. Demnächst rollen über die Neubaustrecke die ersten planmäßigen Kohlenzüge von Nordhausen bis Silberhütte.
Foto: K. Brust, Dresden

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 218/83
Redaktionsschluß: 14. 12. 1983
Geplante Auslieferung: 18. 1. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Transportaufwand wird weiter gesenkt

In diesem Jahr feiern wir den 35. Jahrestag der Gründung unseres Staates.
Die Arbeiterklasse, vereint mit den Genossenschaftsbauern, der Intelligenz und den anderen Bürgern dieses Landes, hat die politische Macht und gebraucht sie, um den Reichtum der Nation zu mehren, um durch die Ergebnisse dieser Arbeit den Frieden sicherer zu machen, ihn zu erhalten. 1950, unsere Republik war ein Jahr alt, betrug das produzierte Nationaleinkommen 30 Milliarden Mark. 1984 wird diese entscheidende ökonomische Größe für die Leistungsfähigkeit eines Landes und seiner Wirtschaft knapp 210 Milliarden Mark ausmachen. Erstmals soll das produzierte Nationaleinkommen schneller wachsen als die industrielle Warenproduktion. Die Senkung des Produktionsverbrauchs, eines der Hauptziele der Intensivierungsprozesse in der Wirtschaft, trägt Früchte, die uns allen zugute kommen. Die Erhöhung der ökonomischen Wirksamkeit von Wissenschaft und Technik, die Senkung des spezifischen Verbrauches an Energie, Rohstoffen und Material von 7,5 %, das Anwachsen unseres Außenhandels, die Vertiefung der Zusammenarbeit mit der Sowjetunion und den anderen RGW-Mitgliedsländern sind in diesem Zusammenhang wichtige Aufgaben, die es 1984 zu lösen gibt.
Das Verkehrswesen spielt dabei eine bedeutende Rolle. Das betrifft sein zuverlässiges Funktionieren im Binnenverkehr ebenso wie die zeitgerechte schnelle und qualitativ hochwertige Abdeckung aller Transportanforderungen zur Realisierung unserer außenwirtschaftlichen Verpflichtungen. Auch hier geht es um noch größere ökonomische Wirksamkeit, um die weitere Senkung des Produktionsverbrauches, vor allem des Verbrauches flüssiger Kraftstoffe.
Dies alles dient dem Ziel, die materiell-technische Basis unserer Industrie und Landwirtschaft zu erhalten, zu modernisieren und insgesamt leistungsfähiger zu machen. Das sind die entscheidenden Grundvoraussetzungen, um die vom X. Parteitag manifestierte Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik erfolgreich fortzusetzen.
Das Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1984, das am 8. Dezember von der obersten Volksvertretung unseres Landes beschlossen wurde, trägt dem Rechnung. Die Aufgaben des Verkehrswesens sind darin eindeutig fixiert:
„Im Verkehrswesen ist 1984 der spezifische Transportaufwand im Binnentransport durch Transportoptimierung in den Zweigen und Bereichen um 3,5 % zu senken. Die volkswirtschaftlich effektive Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene und auf die Binnenschiffahrt ist verstärkt fortzusetzen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn und der Energieökonomie beim Transport sind 1984 weitere 223 km elektrifizierte Strecken in Betrieb zu nehmen."
An der Planausarbeitung haben 86 % der Werktätigen des Verkehrswesens teilgenommen und insgesamt 53 000 Vorschläge unterbreitet. Die Senkung des Transportaufwandes, Fragen der Energie- und Materialökonomie, die Wirkung von Wissenschaft und Technik, die Neuererarbeit einschließlich der Ergebnisse der Messe der Meister von morgen standen dabei im Mittelpunkt. In den vergangenen drei Jahren war es möglich, rund 30 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Schiene und die Binnenschiffahrt zu verlagern. Diese erfolgreiche Entwicklung gilt es fortzusetzen. Zunehmend wird es nun um die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen im gesamtvolkswirtschaftlichen Rahmen, die sogenannte Produktion-Transport-Optimierung, gehen. Entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen im Werkzeugmaschinenkombinat „7. Oktober" führten allein im 1. Halbjahr 1983 zu einer zehnprozentigen Einsparung an Transportleistungen. Es wird eingeschätzt, daß diese Einsparung bis zum Jahre 1985 die Größenordnung von 35 % erreichen kann.
Ohne jeden Zweifel schlummern in der Volkswirtschaft auf diesem Gebiet noch große Reserven. Anläßlich der Übergabe der Plandokumente 1984 schätzte Minister Otto Arndt ein, daß bis zum Ende dieses Fünfjahrplanzeitraumes in entsprechenden Jahresschritten eine insgesamt zehn- bis zwölfprozentige Einsparung an Transportleistungen real ist.
Neben diesen Maßnahmen bleibt die Streckenelektrifizierung der Deutschen Reichsbahn wichtigstes Rationalisierungsvorhaben. Im Dezember des vergangenen Jahres ging der Abschnitt Birkenwerder–Oranienburg–Löwenberg planmäßig ans Netz. Mit den 223 km, die in diesem Jahr dazukommen, wurden wichtige Abschnitte realisiert, um 1985 von Rostock über den Berliner Außenring bis in den südlichen Raum unserer Republik elektrisch zu fahren. Die Tatsache, daß der elektrische Zugbetrieb eine zehnprozentige Leistungssteigerung gegenüber den bisher üblichen Traktionsarten ermöglicht, verdeutlicht den beträchtlichen Effektivitätsgewinn der Leistung, erzielt mit Energie, die wir aus der heimischen Braunkohle gewinnen. Der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn dienen auch der weitere zwei- und mehrgleisige Ausbau hochbelasteter Streckenabschnitte, die Inbetriebnahme von Abschnitten mit automatischem Streckenblock, modernen Wegübergangssicherungen sowie moderner Stellwerke.
Der überwiegende Teil der Investitionen wird für die rationellere Nutzung der vorhandenen Grundfonds sowie für deren Modernisierung eingesetzt. Das ist Ausdruck des Weges der intensiv erweiterten Reproduktion, der in der gesamten Volkswirtschaft in den vergangenen Jahren mit zunehmendem Erfolg gegangen wurde und der auch 1984 Dreh- und Angelpunkt aller wirtschaftlichen Entscheidungen bildet.
Für das Verkehrswesen besteht darüber hinaus die Aufgabe, wichtige Vorhaben der Erschließung von Neubauwohngebieten konzentriert fortzusetzen. Das betrifft den S-Bahn-Verkehr nach Berlin-Hohenschönhausen ebenso wie den Bau bzw. die Erweiterung von Straßenbahnstrecken in Berlin-Marzahn, Dresden, Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Schwerin und Potsdam.
Die Gewährleistung einer höheren Stabilität des Berufs-, Schüler- und Reiseverkehrs und deren ständige Vervollkommnung vor allem im Hinblick auf Pünktlichkeit, Sauberkeit von Verkehrsmitteln und Anlagen sowie den Service für die Reisenden sind politische Aufgaben ersten Ranges, an denen das Verkehrswesen von den Bürgern unseres Landes, aber auch von dessen Gästen aus dem Ausland gemessen wird. Hohe Leistungen, verbunden mit guter Qualität im Gütertransport und im Personenverkehr, sind also zwei Seiten einer Medaille. Dabei sollte nie vergessen werden, auf den guten Ton zu achten. Diese Tugend kostet nichts und vermag doch viele wohltuende Impulse auszulösen.

H. M.

In eigener Sache

Liebe Leser!
Zum Jahresbeginn 1984 arbeiten wir bereits an der 20. Ausgabe des farbigen „modelleisenbahner". Redaktion und Beirat haben sich bemüht, die Zeitschrift interessant und vielseitig zu gestalten.
In nahezu 2000 Zuschriften, die uns im Verlaufe des vergangenen Jahres erreichten, bestätigten Sie uns, daß wir mit den ausgewählten Themen im wesentlichen das Richtige getroffen haben.
Natürlich gab es auch Hinweise, Ideen und Vorschläge, was wir noch besser machen können. Bei der thematischen Planung für dieses Jahr haben wir viele Ihrer Anregungen berücksichtigt. Der Leserpost war z. B. zu entnehmen, daß die farbigen Poster sehr beliebt sind, sich aber bei kurzen Fahrzeugen das Format A 4 besser eignet. Wir haben uns daher entschlossen, 1984 nur noch zwei Poster über jeweils zwei Seiten und die anderen einseitig zu veröffentlichen.
Der Vorbildteil wird im 35. Jahr unserer Republik ein buntes Mosaik über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft von Eisenbahn und Straßenbahn bieten.
Apropos Straßenbahn: Einige Leser sind ausgesprochene Straßenbahngegner, und andere wünschen sich noch mehr Berichte über den Nahverkehr. Die 1983 erstmals unter der Rubrik „Straßenbahnen im Gespräch" veröffentlichten Kurzmeldungen haben großen Anklang gefunden und werden – wie andere Beiträge über dieses interessante Verkehrsmittel – im bisherigen Umfang berücksichtigt.
Gedanken machen wir uns gegenwärtig auch über die Verbesserung des Modellbahnteils unserer Zeitschrift, und dazu ist jede Anregung gefragt. In erster Linie denken wir an Veröffentlichungen, die den Modelleisenbahner befähigen sollen, möglichst vorbildgerecht zu bauen. Ein Schritt auf diesem Weg ist die viel gefragte Serie „Das gute Beispiel". An Hand des Vorbildes werden hier solche Probleme behandelt, die auf den Anlagen noch immer nicht exakt nachgebaut werden. Dazu wollen wir möglichst gut gestaltete Gemeinschafts- und Heimanlagen vorstellen. In diesem Zusammenhang gleich eine Bitte: Sollten Sie die Absicht hegen, Ihre Heimanlage unseren Lesern vorzustellen, dann schicken Sie uns bitte einige Schwarzweiß-Fotos und den Gleisplan. Kritische Hinweise – die wir eventuell dazu veröffentlichen – fassen Sie bitte so auf, wie sie gemeint sind: als Ratschläge für Tausende Modelleisenbahner, es noch besser zu machen.
In den nächsten Monaten werden wir auch mit Elektronik-Spezialisten beraten, wie wir dieses Gebiet noch verständlicher darstellen können. Beiträge über „Frisuren" und Bauanleitungen, über die viel gefragte Güterwagenserie und über Modellbahnanlagen werden auch 1984 in unserer Zeitschrift regelmäßig zu finden sein.
Unterstützung und unzählige Anregungen erhalten wir auch von den Arbeitsgemeinschaften, Bezirksvorständen und Kommissionen des DMV der DDR. Wir wünschen uns sehr, daß das 1984 so bleibt, denn dadurch ist es möglich, die Arbeit des Verbandes vielfältig widerzuspiegeln. Angesichts der in diesem Jahr stattfindenden Bezirksdelegiertenkonferenzen erscheint uns das besonders wichtig. Nach wie vor erwarten wir Ihre Zuschriften. Schreiben Sie uns, was Ihnen gefällt und was Ihrer Auffassung nach noch gemacht werden sollte. Für 1984 wünschen wir uns eine gute Zusammenarbeit.

Ihre
Redaktion
„modelleinsenbahner"

125 Jahre Werrabahn
Anläßlich dieses Jubiläums veröffentlichten wir im Heft 11/83 einen Beitrag. Dazu folgende Hinweise: Beim Bau der Hauptstrecke der Werrabahn entstand eine für zwei Gleise vorgesehene Trasse. Jedoch wurde die Verbindung nur eingleisig gebaut.
Der Bahnbetrieb auf der zu Bayern gehörenden Teilstrecke Coburg–Lichtenfels übernahm die Werrabahn, die dafür eine jährliche Pacht in Höhe von 4 % der Bausumme (1,9 Mill. Mark) erhielt.
me

Lindwurm in der Altmark?
Im Heft 10/82 veröffentlichten Sie eine Information über den Verbleib des ehemaligen Schmalspurtriebwagens VT 137 600. Hier weitere interessante Angaben: Das letzte Einsatzgebiet dieses Triebwagens waren die Kleinbahnen des ehemaligen Kreises Jerichow I (Kl. I). Da die beiden mittleren Drehgestelle häufig in den Kurven entgleisten, wurde das Fahrzeug 1966 zur Verschrottung freigegeben und zu diesem Zweck in das Bw Salzwedel überführt. Einige Monate standen die drei Segmente des Triebwagens hinter dem Lokschuppen. 1967 wurde das Fahrzeug „ortsfest" aufgestellt und als Lagerraum genutzt.



Und so sieht er heute aus: Der ehemalige VT 137 600 auf dem Gelände des Bw Salzwedel. Die Aufnahme entstand Ende vergangenen Jahres.
Foto: A. Erxlebe, Salzwedel

Das Mittelteil mit der Motorenanlage und das zweite Kopfteil wurden inzwischen verschrottet.
A. Erxlebe, Salzwedel

75515 bleibt erhalten
Vor mehreren Monaten wurde die zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen gehörende und auf dem Karl-Marx-Städter Hbf aufgestellte Lok 75515 durch eine nicht rechtzeitig zum Halten gebrachte Rangierabteilung beschädigt. Die Lok wird nicht – wie von vielen Lesern vermutet – verschrottet, sondern wieder aufgearbeitet.
me

Auch heute noch gültig!



Eingesandt von L. Kühnel, Leipzig. Die Aufnahme entstand im Oktober 1980 im Bahnhof Mengersgereuth-Hämmern.

Dipl.-Ing. Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Über eine Feldbahnübung in Sachsen

Bereits seit Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnen waren einflußreiche Kreise stets bestrebt, sie für militärische Zwecke zu nutzen. Nach den Kriegen 1864, 1866 und 1870/71 forderte der damalige Generalstabschef von Moltke, neue und selbständige Eisenbahntruppen zu bilden. Schließlich wurde am 1. Oktober 1871 das erste Eisenbahnbataillon im damaligen Deutschland aufgestellt. Da Offiziere und Mannschaften beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen noch wenig Erfahrung hatten, kamen die Eisenbahntruppen zunächst beim Bau ziviler Eisenbahnstrecken zum Einsatz.
Nachdem genügend Kenntnisse vorhanden waren, wurde 1874/75 die südlich von Berlin gelegene und als Königliche Militär-Eisenbahn (K. M. E.) bezeichnete Strecke Schöneberg–Schießplatz Kummersdorf durch das Eisenbahnbataillon gebaut und am 15. Oktober 1875 in Betrieb genommen (1897 bis Jüterbog verlängert). Den gesamten Betriebs- und Verkehrsdienst übernahmen Eisenbahntruppen.
In der folgenden Zeit wurden die Eisenbahntruppen ständig vergrößert; 1890 gab es schon zwei Eisenbahnregimenter.

Schmalspurbahnen im Dienste des Militärs

Neben dem Betrieb der K.M.E., dem Bau ziviler Eisenbahnstrecken und dem Sprengen komplizierter Bauwerke gehörte es auch zu den Aufgaben der Eisenbahntruppen, schmalspurige Feldbahnen herzustellen. Ab etwa 1890 fanden in verschiedenen Gegenden zahlreiche Feldbahnübungen statt. Dabei wurde der schnelle und sichere Bau von Feldbahnen trainiert, wobei mit dem Vormarsch der Truppen Schritt gehalten werden mußte. Im Militärdienst tätige Techniker arbeiteten an der ständigen Verbesserung der eingesetzten Technik (Lokomotiven, Wagen, Gleisjoche, Weichen, Telefonleitungen usw.) und des Feldbrückenbaues.

In der Regel mit einer Spurweite von 600 mm gebaut, erfolgte nach kurzer Betriebszeit wieder der Streckenabbau. Die wohl bekannteste Feldbahn führte 1896 und 1897 von Wernshausen nach Brotterode. Sie diente dem schnellen Wiederaufbau der durch eine Feuersbrunst völlig zerstörten Stadt Brotterode. Auf der Bahn wurden 17000 Personen und viele tausend Tonnen Güter transportiert.

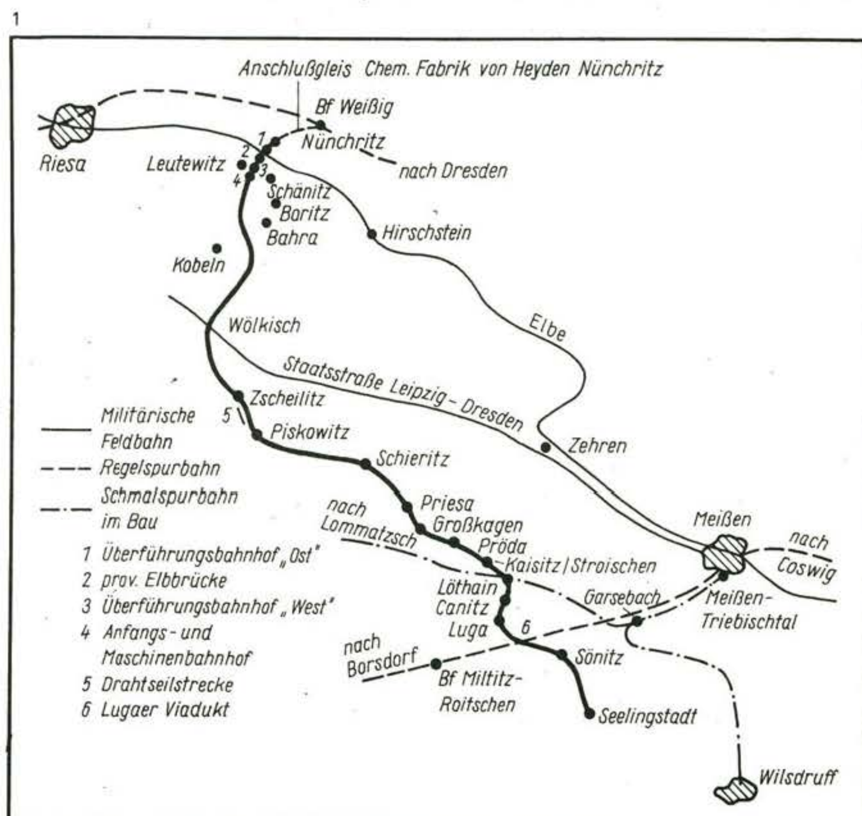
Eine große Übung begann

Die Vorarbeiten für den im folgenden beschriebenen Feldbahnbau oblag dem 2. Königlich-Sächsischen Pionierbataillon Nr. 22. Am 31. Juli und 1. August 1909 stellten die Pioniere bei Boritz sowie zwischen Seußlitz und Niederlommatzsch je eine Pontonbrücke zu Übungszwecken über die Elbe her. Hierbei trainierte man vor allem die Schnelligkeit beim Brückenbau.
Am 4. August 1909 wurde die Feldbahnübung durch das amtliche Dekret mit der Nr. 1424 II der Königlichen Amtshauptmannschaft Meißen öffentlich bekannt gemacht. Die anliegenden Gemeinden mußten sich auf eventuelle Einquartierungen vorbereiten. Bereits einen Tag später begann die Übung. Aufgrund einer angenommenen Kriegslage mußte eine Feldbahn von Weißig nach Seelingstadt gebaut werden.
Die ersten Kompanien und ein Teil des Feldbahnmaterials trafen etwa zum gleichen Zeitpunkt in Weißig ein. Die erforderlichen Ausrüstungen wurden aus den Beständen des bei Zossen gelegenen Pionierparks Rehagen-Klausdorf beschafft und per Eisenbahn hauptsächlich nach Weißig, aber auch zum Bahnhof Miltitz-Roitschen gebracht. Der Rest gelangte auf dem Wasserweg vom Tempelhofer Hafen bis zur Entladestelle bei Schänitz.

Brücken gehörten dazu

Zunächst entluden die Eisenbahnsoldaten das eingetroffene Feldbahnmaterial.

1



Das geschah auf einem Ausziehgleis der im Bahnhof Weißig abzweigenden Anschlußbahn, die zur dortigen Chemiefabrik führte. Am 9. August 1909 trafen die 1. Eisenbahnbaukompanie und am 11. August 1909 die ersten vier Zwillingslokomotiven in Weißig ein.
Inzwischen waren die beiden Pfahlanschlußbrücken für die Pontonbrücke am linken und rechten Elbufer fertiggestellt. Das 2. Königlich-Sächsische Pionierbataillon Nr. 22 baute die die Elbe zwischen Leutewitz und Nünchritz überquerende Pontonbrücke. Die Schwierigkeit bestand darin, daß der Schiffsverkehr auf der Elbe täglich nur sechs Stunden unterbrochen werden durfte. Am 16. August 1909 wurde die 180 m lange Pontonbrücke eingefahren. Anschließend verschwanden die sechs Mittelpontons, und der Fluß war wieder befahrbar.

Der Streckenbau begann

Vom rechten Elbufer führte die Feldbahn bis zur an der Chemiefabrik gelegenen Entladestelle und zum Überführungsbahnhof, der sich unterhalb des Fabrikgeländes befand. Hier waren Lager, Baracken und Geschäftszimmer vorhanden. Die ersten Materialtransporte rollten am 18. August 1909 über die pioniermäßig hergestellte Elbbrücke. Am linken Elbufer befanden sich der Überführungsbahnhof „West", der Maschinenbahnhof und der sogenannte Anfangsbahnhof (km 0).

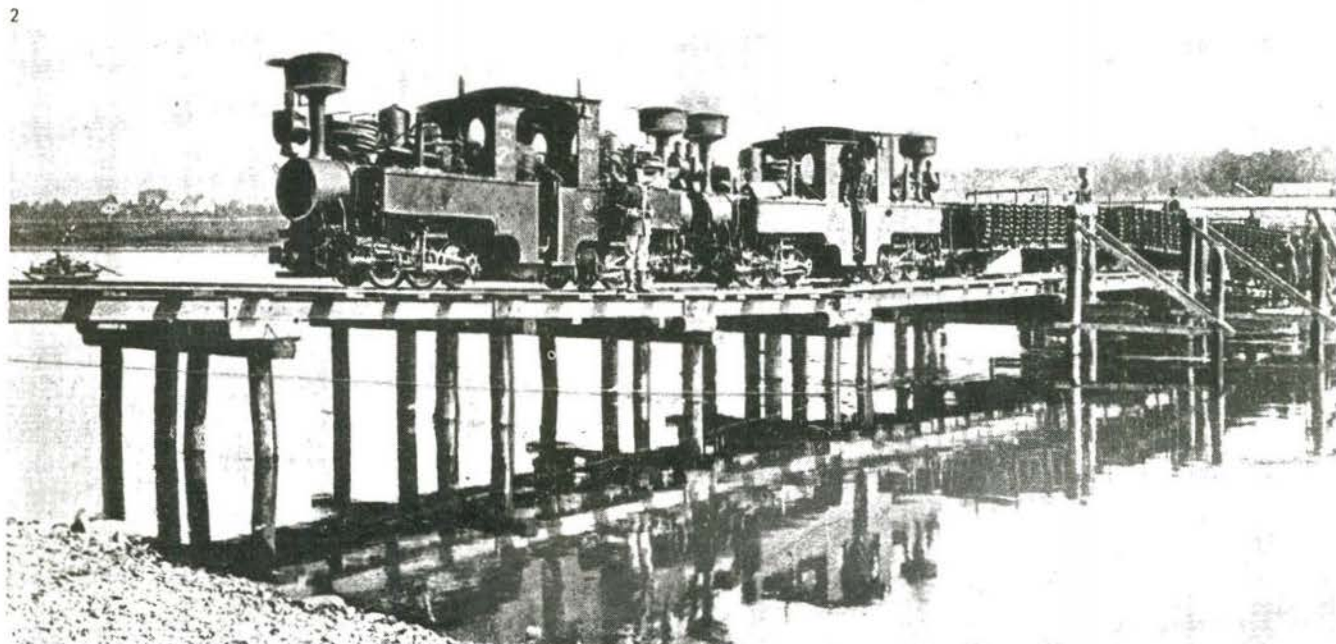
Eine zusätzliche Seilbahn bewältigte die starke Steigung bei Zscheilitz. Die 46 km lange Fernsprechleitung entlang der Strecke war bereits am 18. August 1909 betriebsfähig.

Vom 21. bis 31. August 1909 entstand der gesamte 600-mm-spurige Oberbau, wozu fünf Meter lange Gleisjoche zum Einbau gelangten. Das wohl imposanteste Bauwerk der Übung war der große auf zwei- und vierpfähligen Stützen ruhende Viadukt bei Luga. Er war 280 m lang und an seiner höchsten Stelle 23 m hoch.

Oberdeckdampfern nach Nünchritz. Auch die Meißner Straßenbahn erlebte einen Verkehrsaufschwung, da viele Schaulustige von der Endstation Buschbad zum Bauplatz der Lugaer Brücke wanderten.

Mit diesen Aktionen versuchte man möglichst breite Kreise der Bevölkerung für das Militär zu begeistern. Schließlich ging es darum, die Menschen auf kriegerische Auseinandersetzungen „einzustimmen", die sie zur Durchsetzung ihres imperialistischen Machtstrebens vorbereiteten.

2



3



1 Verlauf der Feldbahn, die im Rahmen einer vom 5. August bis 22. September 1909 stattgefundenen militärischen Übung im Raum Meißen/Riesa existierte.

2 Der erste Materialzug rollt mit zwei sogenannten Zwillingen über die Pontonbrücke.

3 Das Feldbahnmaterial wird von einem Transportkahn abgeladen.

Am 20. August 1909 waren schon 8 Zwillingsloks und 16 als „Illinge" bezeichnete Einzelloks im Maschinenbahnhof stationiert. Vom 8. bis 15. August 1909 erfolgten durch die 3. Eisenbahnbaukompanie Absteckarbeiten bis Seelingenstadt. Das Herstellen des Unterbaues war teilweise sehr schwierig, es mußten sogar Sprengungen vorgenommen werden. Bei den Unterbauarbeiten half eine dafür angeforderte Königlich-Bayerische Eisenbahnbaukompanie.

Sachsenkönig fehlte nicht

Zum Stab des Eisenbahnregiments Nr. 2 gehörte eine Publikationsabteilung, die die gesamte Öffentlichkeitsarbeit leitete. Großzügig wurden die Redakteure der Zeitungen mit Militärautomobilen entlang der Trasse gefahren. Für die Bevölkerung zu einem beliebten Ausflugsobjekt geworden, ' veranstaltete die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft am 17., 19., 24. August und 11. September extra Sonderfahrten mit

Mehr noch war König Friedrich August III. von Sachsen (1904 bis 1918) am Bau und Betrieb der Feldbahn interessiert. Er und sein Gefolge besuchten am 21. und 28. August sowie am 3. September 1909 die Feldbahnanlagen.

Nachdem der König am 3. September 1909 die Seilstrecke Zscheilitz–Piskowitz benutzte und von Piskowitz mit einem Extrazug nach Seelingstadt fuhr, telegrafierte er am 28. August an den Kaiser:

„Bei erneuter Teilnahme an der in meinem Lande stattfindenden Feldbahnübung drängt es Mich, nach Überschreitung des soeben fertiggestellten 23 m hohen, 280 m langen Viaduktes bei Luga Dir meine Bewunderung über die

Leistung der Offiziere und Mannschaften dieser Truppe auszusprechen."

gez. Friedrich August.

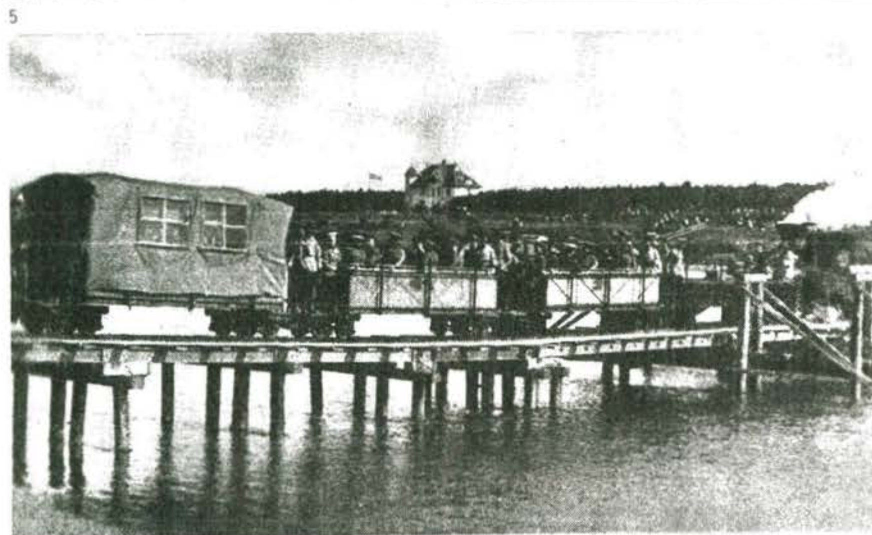
Der Kaiser telegrafierte im echten „Hohenzollerndeutsch" zurück.

„Ich danke Dir sehr für die Anerkennung, die Du den Leistungen der Offiziere und Mannschaften zollst und habe mich gefreut, daß es der Truppe vergönnt war, die Übung unter Deinen Augen auszuführen." gez. Wilhelm.

4



5



4 Abladen einer vierachsigen Brigadelok – es handelt sich dabei um den Nachfolgetyp von den Zwillingen – über die Kopframpe am Anschlußgleis Chemiefabrik Weißig.

5 König Friedrich August III. von Sachsen fährt über die Elbbrücke.

Zeichnung: Verfasser
Fotos: Sammlung G. Paul, Hoyerswerda

Mit gleichem Pathos äußerte sich auch der Generalstabschef von Moltke, als er am 30. August 1909 die Feldbahn besichtigte.

Der Bahnbau war beendet

Am 25. August 1909 waren alle Bahnhöfe bei Schänitz fertiggestellt und bereits 40 (!) Loks im Einsatz. Auf dem Ausgangsbahnhof standen bereits abzutransportierende Geschütze.

Am 31. August 1909 war die 36,7 km lange Strecke betriebsfähig.

Die Strecke begann beim km 0 im Ausgangsbahnhof bei Schänitz und führte links am Ort vorbei. Nach Kreuzung der Straße Boritz–Schänitz erreichte der Schienenstrang Oberlommatzsch, wo sich die zweite Telefonstation befand. Weiter führte die Trasse parallel zur Straße Oberlommatzsch–Wölkisch. Am Gasthof Wölkisch wurde die Staatsstraße Dresden–Leipzig gekreuzt, um danach Zscheilitz zu erreichen. Auf der Zscheilitzer Höhe war die dritte Telefonstation „Kellerberg" vorhanden. Von hier fiel das Gelände auf etwa 700 m Länge stark in Richtung Piskowitz ab. Dieses starke Gefälle veranlaßte die Erbauer auf 515 m eine Drahtseilstrecke einzulegen, da die Neigung den alleinigen Lokomotivbetrieb ausschloß.

In Piskowitz – hier befand sich die vierte Telefonstation – wurde die Straße Lommatzsch–Zehren überquert. Anschließend verlief die Trasse im Tal weiter bis nach Schieritz. In der Nähe von Priesa existierte die fünfte Telefonstation. In einer Steigung wurde der Ort Großkagen umfahren, weiter ansteigend führte die Strecke nach Pröda hinauf und von hier aus in einem großen Bogen nach Kaisitz. In Stroischen bestand die sechste Telefonstation, der sich die siebente in Löthain anschloß. Danach wurde die noch im Bau befindliche Schmalspurbahn Meißen–Lommatzsch auf einer 28,6 m langen Brücke überquert. Über Canitz, Luga, (achte Telefonstation) den Viadukt überquerend, führte die Bahn bis Roitzschen (neunte Telefonstation). Nach Sönitz erreichten die Züge die Endstation Seelingstadt, wo sich die zehnte Telefonstation befand.

Die sogenannten Telefonstationen waren kleine Unterwegsbahnhöfe. Hier fanden Zugkreuzungen statt. Teilweise waren die Gleisanlagen recht umfangreich, wie z. B. in Piskowitz. Allein im dortigen Feldbahnhof befanden sich am 30. August 1909 20 Feldbahnloks.

Nur sieben Tage Bahnbetrieb

Am 1. September 1909 wurde der Betrieb aufgenommen. Tag und Nacht rollten fortab die Züge. Am Sonntag, dem 5. September 1909 ruhte der Betrieb, weil am Lugaer Viadukt ein großer Feldgottesdienst abgehalten wurde. Am 6. September 1909 erfolgte nach Mitternacht das Anheizen der Lokomotiven. Pünktlich 5 Uhr begann der volle Betrieb nach Fahrplan, der aber bereits am 8. September 1909 eingestellt wurde. Die Feldbahnübung hatte ihren Zweck zur vollsten Zufriedenheit der Militärs erfüllt. Am 9. September 1909 begann der Abbau der Feldbahn. Er wurde am 22. September 1909 beendet. Die ganze Übung verschlang übrigens 250 000 M Steuergelder. Nur ein geringer Teil davon wurde als Bodennutzungsgebühr und Entschädigung an die Bauern ausgezahlt, deren Grund und Boden man nutzte und z. T. verwüstete.

Heute, nach mehr als 70 Jahren, erinnert den Besucher der Lommatzscher Pflege nichts mehr an die umfangreiche Feldbahnübung. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, daß auch dieses Stück Eisenbahngeschichte zugleich ein Stück Militärgeschichte im imperialistischen Deutschland ist!

Quellenangaben

(1) Verschiedene Ausgaben des „Meißner Tageblattes" aus dem Jahre 1909

(2) Verschiedene Ausgaben der „Meißner Volkszeitung" aus dem Jahre 1909

(3) Hille, Meurin: Die Geschichte der Königlichen Eisenbahntruppen, Eigenverlag, 1911

Kasachstan: 15000t mit einem Zug

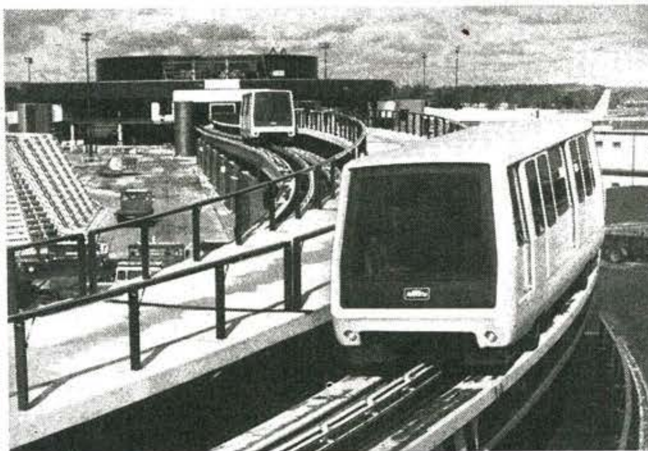
Eine elektronische Steuerung ermöglicht es neuerdings, in Kasachstan mehrere Elloks zu einer Traktionseinheit zu koppeln und von einer Maschine zu steuern. Kürzlich wurden Schwertransporte dieser Art – es handelt sich um zwei Kilometer lange Züge mit denen 15000t Güter befördert werden – planmäßig aufgenommen.
Zuvor fanden zahlreiche Versuchsfahrten statt. Bereits 1979 wurde mit dieser Steuerung ein 6000t schwerer Güterzug gefahren. Ein Jahr danach verkehrte ein aus 130 Wagen bestehender Zug mit Vorspann- sowie Schiebelok und einer Last von 10158t direkt bis nach Moskau. Für die 170km lange Strecke benötigte der Zug insgesamt drei Stunden. Die Einführung dieser neuen und sehr effektiven Technologie erfordert umfangreiche Investitionen. Dutzende Bahnhöfe mußten verlängert und die Sicherungstechnik vervollkommnet werden.
Es ist vorgesehen, die gesammelten Erfahrungen auch in anderen Teilen der UdSSR anzuwenden und dort ähnliche Schwerlastzüge einzusetzen.
me

Die XXVI. Zentrale MMM im Rückblick

Vom 14. bis 25. November 1983 fand in Leipzig die XXVI. Zentrale Messe der Meister von morgen statt. Das Verkehrswesen stellte in der Halle 6 auf einer Fläche von 435 m² 72 Exponate aus, zuzüglich 8 Leistungen in anderen Bereichen der Volkswirtschaft. Die Deutsche Reichsbahn war in der Messestadt mit 39 Exponaten vertreten. Der Gesamtnutzen dieser MMM-Leistungen beträgt 3,6 Millionen Mark. Von besonderer Bedeutung waren die im Konsultationspunkt „Komplexe sozialistische Rationalisierung" gezeigten Leistungen des Jugendobjektes „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken". An Hand von 9 Exponaten und des Elektrifizierungsprogrammes der DR wurde demonstriert, wie die Deutsche Reichsbahn gemeinsam mit Betrieben der Volkswirtschaft um ein schnelles Tempo bei der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken ringt.
Zahlreiche Veranstaltungen, wie der Tag des jungen Neuerers des Verkehrswesens und der Tag der Deutschen Reichsbahn, trugen wesentlich zum Gelingen der XXVI. Zentralen MMM im Bereich Verkehrswesen bei.
neu

Pendelzug für Flughafen

Das neue Flughafengebäude des Londoner Flughafens Gatwick ist mit dem Hauptgebäude durch einen fahrerlosen „Personentransporter" verbunden. Mit den unbemannten vollautomatischen Fahrzeugen erfolgt ein ununterbrochener Pendelverkehr zwischen den beiden 320m voneinander getrennten Gebäuden.
Die Wagen bieten 100 Personen Platz und werden elektrisch betrieben, fahren auf einer Hochbahn und erreichen Geschwindigkeiten bis zu 48km/h (Bild unten). Die Fahrt dauert 50 Sekunden.
Text und Foto: RSp.





Verkehrskuriosum in San Francisco wird erneuert

Am 1. August 1873 fand die feierliche Inbetriebnahme der zum Symbol für San Francisco gewordenen Kabelstraßenbahn („Cable Car"), statt. Sie überstand seitdem zwar Erdbeben und Großbrände, aber nicht Verschleiß- und Alterungserscheinungen.
Die erste Teilstrecke begann auf den Hügeln am Osthang des Nob Hill. Gegenwärtig sind noch drei Linien mit einer Länge von 15 Kilometern in Betrieb. 89 in Holzbauweise und mit offenen Plattformen ausgerüstete Wagen rollen stetig bergauf und bergab. Ihr Aussehen weist typische Elemente des viktorianischen Stils vor. Das konstante „Tempo" beträgt 15,2 km/h.
Die Wagen werden von einem in der Gleismitte im Straßenpflaster (Kabelschächte) befindlichen Kabel an seinen Enden durch Elektromotoren (anfangs Dampfmaschinen) in Bewegung gesetzt. Jeder Wagenführer („grip man") löst an einer Haltestelle die Wagenverankerung vom Kabel und klinkt sie zur Weiterfahrt einfach wieder ein.
Inzwischen ist nun die Cable Car ein verkehrstechnisches Denkmal geworden. Die reichlich drei Millionen Einwohner von San Francisco möchten es auf keinen Fall missen. Daher entschlossen sich die Stadtväter für eine Generalüberholung, die etwa zwei Jahre dauern soll und die ansehnliche Summe von 80 Millionen Dollar verschlingen wird. In letzter Zeit häuften sich nämlich Pannen und Havarien, da die Cable-Car-Anlage in den vergangenen Jahrzehnten kaum gewartet wurde.
Geistiger Vater des Projekts war der aus London stammende Spezialist für Drahtseiltechnik, der Ingenieur Andrew Hallidie. Er konstruierte das komplette System der Cable Car, baute dann auch noch in anderen Städten ähnliche Bahnen, wie sogar im australischen Melbourne.
Kau.

Elektrifizierung bei den MÁV

Die Ungarische Staatsbahn (MÁV) hat unlängst den elektrischen Betrieb auf dem 76 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Budapest und dem Hüttenzentrum Dunaujvaros aufgenommen.
me

Eisenbahn-Viadukt bei Invancice

Von 1868 bis 1870 entstand nahe von Invancice auf der Strecke der damaligen Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Wien–Stadlau–Brünn der erste und heute auf dem Territorium der ČSSR befindliche Eisenbahn-Eisen-Viadukt in Mitteleuropa. Mit 374 m Länge und 42 m Höhe überspannt er das Tal der Jihlava (Bild links).
Da das Bauwerk den Belastungen nicht länger gewachsen war, wurde unmittelbar neben ihm ein neuer Viadukt errichtet, der im Oktober 1978 erstmals befahren werden konnte. Der alte, am 9. November 1978 zum letzten Mal genutzte Viadukt steht nun als technisches Denkmal unter der Obhut des Technischen Museums Brno.
Text und Foto: NKu

Rolf-Roland Schweinitz (DMV), Leipzig

Impressionen über die Straßenbahn in Hanoi

Von den drei Großstädten Vietnams (Ho-Chi-Minh-Stadt 3,5 Mill. Einwohner (EW), Hanoi 1,5 Mill. EW und Haiphong 1,2 Mill. EW) hat nur die Hauptstadt Hanoi einen Straßenbahnbetrieb.
Die Straßenbahnen verkehren auf vier Linien (siehe Netzplan), wobei der Verkehrsrhythmus auf den einzelnen Strekken zwischen 15 und 30 Minuten schwankt. Zum Einsatz gelangen meist aus einem zweiachsigen Triebwagen und zwei vierachsigen Beiwagen bestehende Züge. Liniennummer und Fahrtziel sind an den Wagen nicht angebracht.
Die Bahnen fahren nur bis gegen 20.30 Uhr, bei Dunkelheit wird lediglich der Triebwagen innen beleuchtet. Teilweise wurden abends Solo-Wagen beobachtet. Regelmäßig halten die Straßenbahnen im Bereich der Ausweichstellen und an den mit dem Schild „BEM XE DIEN" (braun mit weißer Schrift) gekennzeichneten Haltestellen. Ansonsten wird überall auf- und abgesprungen. Die niedrige Geschwindigkeit läßt dies durchaus zu. Den Fahrpreis von 5 Hao (etwa 15 Pf) kassiert ein von Wagen zu Wagen gehender Schaffner. Außerdem nimmt auch der Triebwagenführer das Fahrgeld entgegen. „Schwarzfahrer" und Kinder benutzen gern die Trittbretter oder die hintere Rammbohle des Beiwagens (Bild 2).

Technische Einrichtungen und Fahrbetrieb

Die meterspurigen Gleise liegen fast ausschließlich in der Straßenmitte. Eine Ausnahme bildet die in Seitenlage der Straße Nr. 6 auf eigenem Bahnkörper trassierte Strecke nach Hà Dông. Zum Einbau gelangten sowohl Rillen- als auch Vignolschienen. Das gesamte Netz ist eingleisig mit Ausweichen angelegt, wobei ohne erkennbares Signalsystem gefahren wird. Der Fahrplan ist so abgestimmt, daß in regelmäßigen Abständen Kreuzungen an den Ausweichstellen stattfinden. Sollten doch mal längere Wartezeiten auftreten, so stört das keinen. Die europäische Hektik ist hier unbekannt.
Die vorhandene Doppelfahrleitung schützt an Weichen vor dem Entgleisen des Rollenstromabnehmers.
Im Gleisnetz existieren mehrere schienengleiche Kreuzungen mit der Eisenbahn, die alle mit be- oder unbeschrankten Wegübergangssicherungsanlagen ausgerüstet sind. Die in letzter Zeit stillgelegten Strecken wurden nicht abgebaut. Gleis und Fahrleitung sind zum größten Teil erhalten, um die Strecken bei Bedarf wieder zu eröffnen.

1 Übersicht vom Straßenbahnnetz in Hanoi (links Zustand von 1970, rechts von 1981).

2 Die Marktstraße ist die Hauptgeschäftsstraße Hanois.

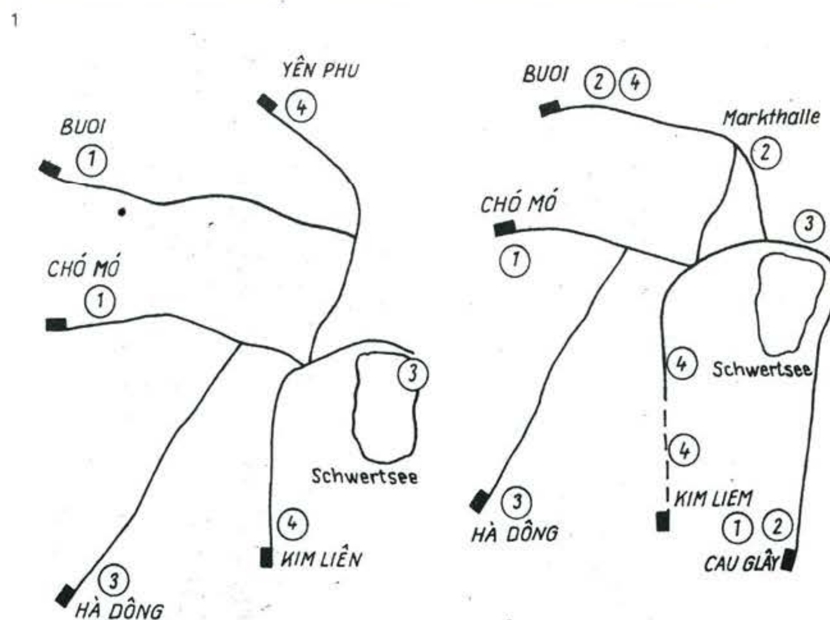
3 An der Endstation Markthalle (Cho Mo) ist ein kleiner Junge eifrig mit dem Umlegen der Stange beschäftigt.

4 Blick auf die Zentralhaltestelle. Im Vordergrund mit Beiwagen 108 – ein seltener Zweierzug.

5 Wagen 19 ist ein Triebwagen in Tonnendachversion

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

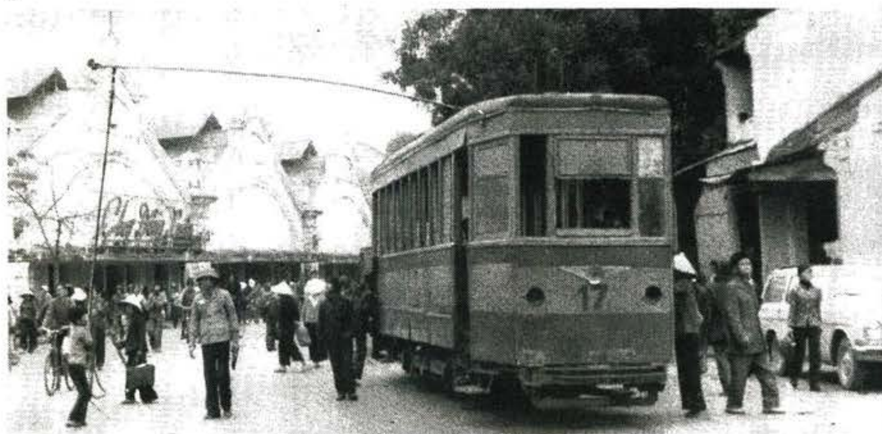
1



2



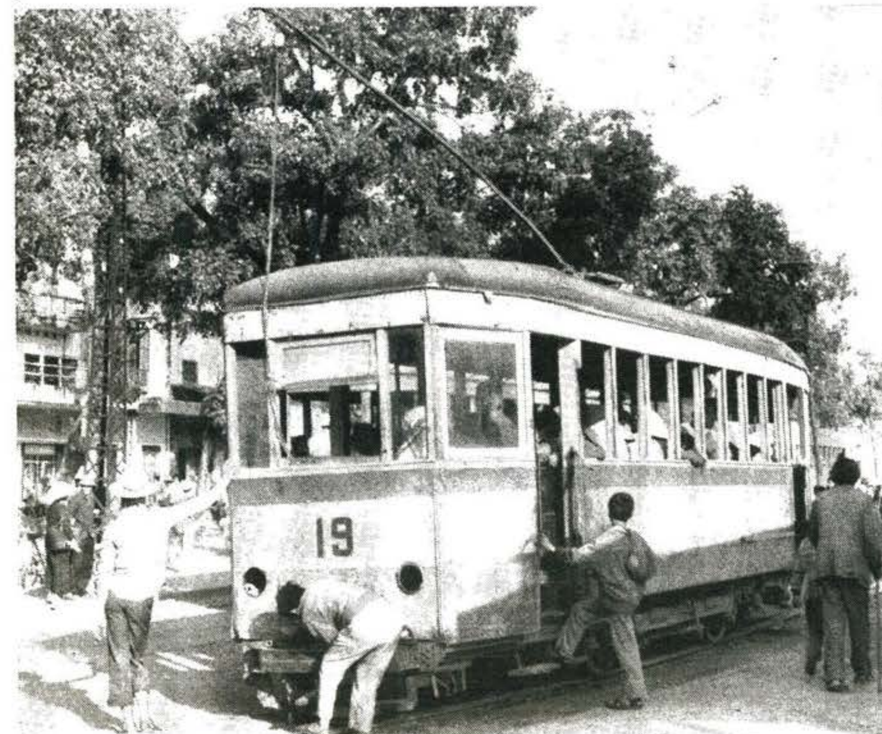
3



4



5



Auf dem Reststück der Strecke nach Kim Lien werden mitunter Beiwagen an der jetzigen Endstelle abgestellt, und der Triebwagen fährt bei Bedarf bis zum früher regelmäßig bedienten Streckenende. Anstelle von Wendeschleifen gibt es nur Kuppelendstellen. Beim Rangieren sind Kinder begeisterte Helfer; das geht sogar soweit, daß sie die Stange umlegen (Bild 3). Interessant ist die „Zentralhaltestelle" der Straßenbahn am „See des wiedergegebenen Schwertes", eine viergleisige, relativ moderne Anlage mit Wartehallen und Informationstafeln für die Fahrgäste (Bild 4).

Fahrzeugpark

An Triebwagen verkehren zwei verschiedene Versionen mit Tonnen- und Flachdach. Alle Fahrzeuge haben eine Druckluftbremse; und der Fahrer arbeitet stehend. Scheinwerfer werden neuerdings nicht mehr eingebaut. Die Fenster im Fahrgastraum sind glaslos. Durch herablaßbare Jalousien können sich die Fahrgäste vor starker Sonneneinstrahlung schützen. Als Sitze dienen längs angebrachte Holzbänke.

Das gleiche gilt für die Beiwagen, von denen drei verschiedene Bauarten verkehren.

Eine genaue Wagenpark-Übersicht kann nicht gegeben werden. Jedoch sind die Fahrzeuge 3 bis 47 Triebwagen und die Nr. 51 bis 120 Beiwagen. Bei den Triebwagen wurden keine Wagen der 20er Serie und bei den Beiwagen keine der 60er und 70er Nummernserien gesehen.

Früher hatte der Fahrzeugpark einen blau-weißen bzw. rot-elfenbeinfarbigen Anstrich. Heute sind die älteren Wagen gelb-rot gestrichen, während frisch lackierte Fahrzeuge einen hellgrau-roten Anstrich tragen.

Busverkehr und Taxen

Ergänzt wird der Nahverkehr durch 16 Buslinien. Dafür stehen sowjetische Busse, Škoda-Karosa und zu Omnibussen umgebaute „W50" zur Verfügung. Ebenso weist der Stadtplan 8 Taxi-Linien aus. Die Straßenbahn ist aber dennoch – neben dem Fahrrad – das Hauptverkehrsmittel der Stadt. Sie soll – nachdem die größten Kriegswunden in Hanoi beseitigt wurden – in absehbarer Zeit einer Rekonstruktion unterzogen werden.

Da der vorliegende Beitrag ausschließlich aufgrund eigener Beobachtungen entstand, wären weitere Angaben über diesen und andere ehemalige Straßenbahnbetriebe für den Autor sehr interessant.

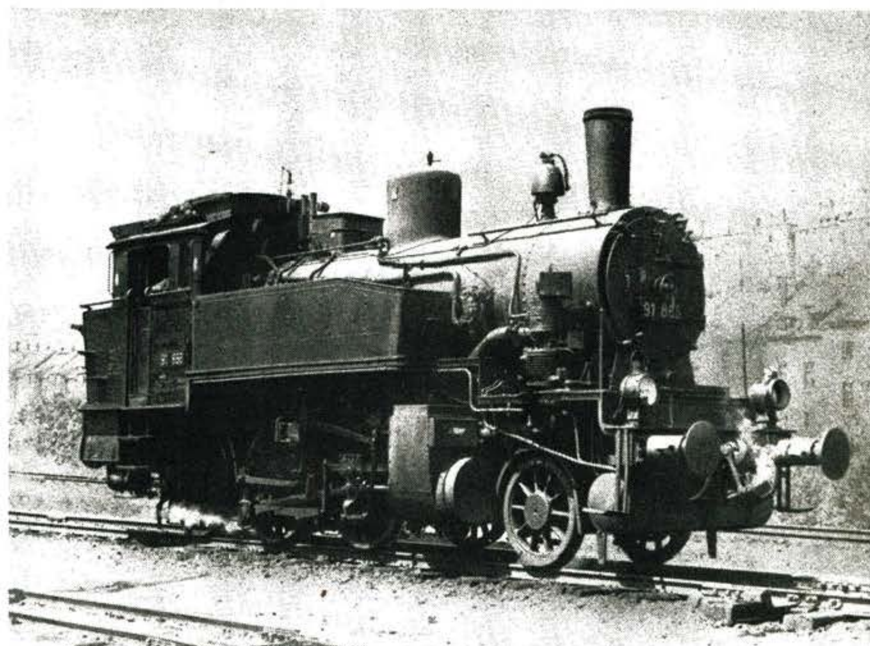
Jochen Kretschmann (DMV), Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Mit der T 9 auf der IAB

Zu den wertvollsten Stücken meiner Lokomotivmodellsammlung zählt die Baureihe 91. Neben der 84er war diese Lokomotive wohl eine der besten, weil mit detailiertesten Ausführungen, die die Modelleisenbahnindustrie unseres Landes je auf die Schienen stellte.
Mein ehemaliges Heimat-Bw Berlin-Lichtenberg wäre mit seinem Fahrzeugbestand aus der damaligen Zeit heute ein „Mekka" der Dampflokfreunde gewesen. Vieles von dem, was sich so schornsteinbewehrt, fauchend und zischend auf den Schienen bewegte, war bei uns beheimatet.

Noch deutlich erinnere ich mich an die preußische T9[1], eine C'1-Lokomotive, die auf der früheren Strausberg–Herzfelder Kleinbahn diente und auch zu unserem Lokbestand gehörte.
Die Verwandtschaft mit der 74er – oder besser umgekehrt – kann die T9[3] nicht verleugnen. Vermutlich hat der alte Garbe beim Entwurf der T 11/12 von der T 9 ganz schön „gekupfert". Trotzdem bleibt er der „Heißdampfpionier", ein Ingenieur, der mit seinen Leistungen die Geschichte des deutschen Dampflokomotivbaus entscheidend beeinflußt hat. Er setzte Maßstäbe, auch wenn seine Lokomotiven nicht zu den formschönsten gehörten.
Wie gesagt, die 91er war auch bei uns zu Hause. Als junger Lokomotivführer ist man erst einmal „Ausputzer" – man muß die Arbeiten verrichten, die den „älteren Herren" nicht mehr zuzumuten waren. So gelangte ich mit einer 91er auf die IAB – die Industrie-Anschluß-Bahn. Es war eine Strecke, die sich vom alten Bahnhof Lichtenberg – hoch über eine starke Steigung am Bahnhof „Magerviehof" vorbei – bis zur Abzweigung „Aff" hinzog (Abzweigung Friedrichsfelde sollte dies heißen – was das zweite „f" bedeutete, kann ich auch heute noch nicht erklären). Dort teilte sich die Strecke. Nach rechts ging es nach Marzahn (Richtung Werneuchen, Tiefensee), in der Mitte erfolgte die Zuführung zum damaligen noch eingleisigen Berliner Außenring, und nach links ging es zur IAB. Diese Abzweigung war auch die letzte Stelle, an der man auf der IAB noch ein Hauptsignal erhielt. Dann war die geregelte Schienenwelt zu Ende. In einem großen Halbkreis, fast alle nörlichen Randgebiete Berlins streifend, verlief die Trasse durch Rieselfelder, Kleingartenanlagen und enge Häuserschluchten (wo man abends oder morgens in Momentaufnahmen am fremden Familienleben teilhaben konnte) immer weiter nach Nordwesten. Zwar konnte man auf dieser „Schiene" kein haltzeigendes Signal überfahren, dafür bereiteten die zahllosen Wegübergänge und schienengleichen Straßenkreuzungen andere Sorgen. Man hielt vor der Straße, der Zugführer, der Rangiermeister, Kuppler, Wagenmeister und Weichenwärter in einer Person war, schaltete die Warnblinkanlage ein. Normalerweise hätte jetzt der Straßenverkehr abstoppen müssen – aber weit gefehlt. Zuerst nahm uns ein dreiachsiger Doppelstockbus (im Volksmund bekannt als der mit der „großen Schnauze") – respektlos die Vorfahrt. Ein Straßenbahnzug, geführt von einem Mitteleinstiegtriebwagen, schien einen farbenblinden Fahrer zu haben... Auch er donnerte vorbei... Damit aber nicht genug: Waren auch die Weichen der „Hauptstrecke" verschlossen, konnten die an den unzähligen Anschlüssen von Hinz und Kunz beliebig bewegt werden. Weichensignale schien der Eigentümer dieser Anlagen für überflüssigen Luxus gehalten zu haben, und sofern noch Überreste dieser Signale vorhanden waren, konnte man sich auf ihr Bild nicht verlassen.
Die T 9, auf die ich kommandiert wurde und auf der meine erste Planstelle auf der „rechten Seite" war, war buchstäblich ein „Rolls Royce – ältere Linie"; das Dampfläutewerk, eine Erfindung eines Herrn Latowski, war mir noch von der Lokfahrschule her bekannt; bei der Luftpumpe bekam ich jedoch das Grübeln. Wo war denn der zweite Luftzylinder? Dunkel erinnerte ich mich, daß es auch noch einstufige Luftpumpen gegeben hat ... Auf dem Führerstand erlebte ich die nächste Überraschung. Die Zusatzbremse fand ich nicht, und dort, wo sonst die „Angsthebel" des Führerbremsventils zu finden waren, befand sich ein Gerät, daß mich an einen etwas zu groß geratenen Sandstreuer erinnerte. Du lieber Himmel – hätte ich auf der Lokfahrschule doch besser aufgepaßt! Führerbremsventil Bauart Knorr mit Flachschieber ... Mann, da war doch noch eine Besonderheit ... natürlich, hier fehlte die Ausgleichvorrichtung – man entlüftet die Leitung über einen großen Querschnitt direkt ins Freie, wie bei der Schnellbremse ...
„Aber so etwas gibt es nur noch im Museum, damit braucht ihr euch nicht mehr zu befassen", hatte uns der Lehrer



Lok 91 866, eine frühere preußische T9[3], Anfang der 60er Jahre in Dresden-Friedrichstadt. Die Maschine wurde von Union mit der Fabrik-Nr. 1559 im Jahre 1907 gebaut und trug vor Übernahme durch die DRG die Bezeichnung „Osten 7347".
Foto: Archiv

damals versichert... Daß sich die Schmierpresse für die Luftpumpe auf dem Führerstand befand und von Hand betätigt werden mußte, störte mich schon gar nicht mehr. Den „Linksaußen" schien meine Verwirrtheit überhaupt nicht zu stören. Ob ich denn keinen Rucksack mithabe, wollte er wissen... Rucksack? Warum, wozu?"

„Na, Meesta – für Kartoffeln, Körner, und Mohrrüben..." Der gute Mann dachte an Kalorien, und ich hatte schon Sorgen, wie ich mit diesem „Untier" überhaupt aus dem Schuppen kam.

Über die Scheibe kamen wir ganz gut. Auch an das Klappern der Flachschieber im Leerlauf gewöhnte ich mich. In Berlin-Weißensee kam unser Zugführer, ein uraltes Inventar der früheren Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft. Der kannte jede Schwelle. Einen solchen Lotsen mußte man bei sich haben, wenn man auf dieser Schiene bestehen wollte. Nie hätte ich gedacht, daß es zwischen Hohenschönhausen und der „Ladestelle" Nordend so viele Anschlüsse geben könnte... Es hatte den Anschein, als habe hier jeder Krauter seinen eigenen Gleisanschluß. – Bei Heranfahren an die erste Wagengruppe im Anschluß „Eisenhandel" versuchte ich mein Glück mit dem Führerbremsventil. Die T 9 zischte zwar furchtbar – doch die Puffer waren immer noch einen dreiviertel Meter auseinander.

„Laß sin, Meesta – det mach ick hia alleene, mit dem „kalten Regler" – beleherte mich mein Mitarbeiter und packte den Griff der Wurfhebelbremse. Und – was ich nie geglaubt hätte – er bremste damit auf den Millimeter. Mit der Zeit gewöhnt sich der Mensch an alles – auch als Lokführer an den Zustand, daß der Heizer beim Rangieren für ihn bremsen muß; doch wo hat es das nicht woanders auch schon gegeben?

Alles, was wir aus den Anschlüssen zusammengeholt hatten, bauten wir auf dem Güterbahnhof Weißensee zusammen, setzten uns an die Spitze – und dann ging es los. An den Bahnübergängen konnte einem der kalte Schweiß ausbrechen. Zweimal mußten wir über die Rennbahnstraße; was waren doch meine Landsleute leichtsinnig, Radfahrer, Kutscher, Kraftfahrer gleichermaßen. Ein „Schultheiss-Wagen-Lenker" gab trotz Rotlicht und unserem durchdringenden Pfeifen seinen beiden, etwas sehr breitgeratenen „Zossen" unbekümmert die Zügel frei. Die eisenbereif ten Räder knallten funkenstiebend über den Übergang. Daß ich meinem Zorn unbekümmert Luft machte, wird jeder verstehen.

Der Zugführer jedoch klopfte mir beruhigend auf die Schulter. „Bleib ruhig, Meesta – hier is det imma so..."

Ohne weitere Zwischenfälle gelangten wir bis Heinersdorf. Hier begann für die Berliner schon „Janz weit draußen" – oder „JWD" wie er sagt, und so war es auch. Kleingartenkolonien rechts und links, blühende Obstbäume, mehr als spärlich bekleidete, waschechte Berliner „Jöhren" tanzten entlang unseres Weges. Ihre Mütter jedoch bedachten uns mit unfreundlichen Worten, weil wir ihnen mit unserem Rauch die trocknende Wäsche verdreckten. – Wir taten es wirklich... Den größten Teil unserer Wagen sollten wir nach Blankenburg bringen. Auf der Steigung, die in einer Rechtskurve hoch zur „Reichsbahn" nach dem Bahnhof führte, mußte ich die T 9 ganz schön „aufknöpfen". Mag sie auch nicht gerade schön ausgesehen haben, die alte T 9, ihre Stimme etwas „rauh" durch den Naßdampfatem gewesen sein, aber ziehen konnte sie. Und daß auf dem wackligen Kiesuntergrund die Fahrt nicht im Sande verlief, ist denen zu verdanken, die sie gebaut hatten. Keine andere Lokomotive hatte so ein Geschick, über wacklige Schienenstöße, holprige Weichen und sonstige Unebenheiten „hinwegzuhüpfen" wie eben die T9! In der „Ladestelle" Niederschönhausen befuhren wir einen Anschluß zu einer Eisenhandlung mit einem unaussprechlichen Namen. Kurz nachdem wir angehalten hatten, hörte ich von draußen das Palaver zwischen Zugführer, meinem „Linksaußen" und einer dritten Person, die ich nicht kannte.

Der Zugführer meinte: „Ick würde ja, Justav, aba der Fahrplan..." Der Heizer krähte: „...und wenn der Meesta nu mekkat, wer ist denn dann dranne – icke..." Die dritte Person, vermutlich der Zerberus der Eisenhandlung, versicherte beruhigend: „Mit den Kumpel wird och zu reden sinn...

Ich stellte mich taub. Sie „redeten" mit mir mit zwei Schachteln „Stella", die Nobelsorte der damaligen Zeit. Die angeblich total verrosteten Winkeleisen – die auf den Wasserkasten gelegt wurden, machten mich noch nicht warm. Mich plagte lediglich, wie ich mit dieser Pütz voll Kohle wieder zurück nach Weißensee kommen sollte. Ich sollte bei dieser Fahrt aus dem Staunen nicht rauskommen. Im Gelände der Kleingartenkolonie „Daheim" meinte mein Zugführer: „Halt mal an!" Ich tat es. Über Gartenzäune hinweg gab mein Zugführer Zeichen, die irgendwo auch verstanden wurden. In kurzer Zeit waren die Winkeleisen verschwunden, und ich hatte außer der Schachtel Zigaretten noch ein längliches Paket auf dem Steuerbock. An seinen Enden war es feucht: „Karnickel?" Mein Begleiter nickte. Die Fahrt ging weiter. Vorbei am „Bolle Sportplatz", am Nordgraben... „Meesta, nu mach uff..." vernahm ich die Stimme meines Heizers. Es ging vorbei an der ehemaligen Fasanerie, über Rosenthal bis nach Lübars. Ein Hydrant befand sich auf dem Bahnhof, der dazugehörige Schlauch auch und das Standrohr. Unsere T 9 löschte ihren Durst – wir sahen in die „Röhre". Durch die Rieselfelder ging es in südwestlicher Richtung. Wir fuhren am alten Waldpark Steinberg vorüber, ließen eine Laubenkolonie rechts liegen und fanden kurz vor Tegel den Nordgraben wieder, kreuzten unter einer Brücke die Gemeinschaftsstrecke nach Velten. Das Fachwerkgestell der Mühle knarrte beachtlich, und ich schwor mir: „Nie wieder fährst du hierüber..."

Ein Jahr später machte ich das gleiche Experiment mit einer Lokomotive der Baureihe 52... und nahm auch keinen Schaden.

Vom Hafen Tegel mußten wir schnell zurück zum Bahnhof Tegel. Die Rangierlok des Bahnhofs war gerade in den Anschlußgleisen. Auch an diesem Tag fuhren wir aus reiner Gefälligkeit die Wagen zum Gaswerk. Diese „Gelegenheit" nahm mein Zugführer wahr. Kaum daß wir am Schluß der Rangierabteilung festgekuppelt hatten, saß er schon auf der Bordwand des letzten Wagens und schmiß die Kohlenbrocken in unseren Tender, daß es nur so polterte. „Na, los Männer – auf was wartet ihr..."

Jetzt war mir auch klar, warum IAB–Lokomotiven nie zum Kohleladen kamen... Für das Gaswerk kein Verlust, denn dort war man zufrieden, wenn wir halfen, einige Wagen umzustellen.

Zum Ende meiner Dienstschicht hatte ich jedenfalls halbes „Kügow-Bort", ein schlachtfrisches Kaninchen, zwei Schachteln „Stella", drei Bunde Mohrrüben. Am Monatsende gab's eine Kohlenprämie von 160 Mark. Als ich beim Kassieren war, stand mein Mitarbeiter neben mir und machte die gewohnte Handbewegung. „Wat is'n", fragte ich. Der Handbremsbediener und Spezialist für Feuer und Wasser aber meinte nur ungerührt: „Alfreds Anteil, det machen alle, jeht schon in Ordnung..."

Dabei blieb es, Alfred, die IAB, die T9 – in Ordnung waren sie schon.

Der nächste Beitrag innerhalb der Serie „Feuer – Wasser – Kohle" erscheint im Heft 4/84

Bw Nordhausen

Zum Bestand dieses Bw gehören z. Z. nur noch: PmH3 (ex 44 2500) z. Z. im Raw Meiningen, PmH4 (ex 44 1858) im Einsatz, 44 2397 dient Heizzwecken für PmH3, Lok 44 1486 wird täglich ab ca. 23.00 Uhr als Heizlok im Pbf Nordhausen eingesetzt, und die 44 1093 ist im Bw Nordhausen abgestellt.
Ha. (Stand Mitte November 1983)

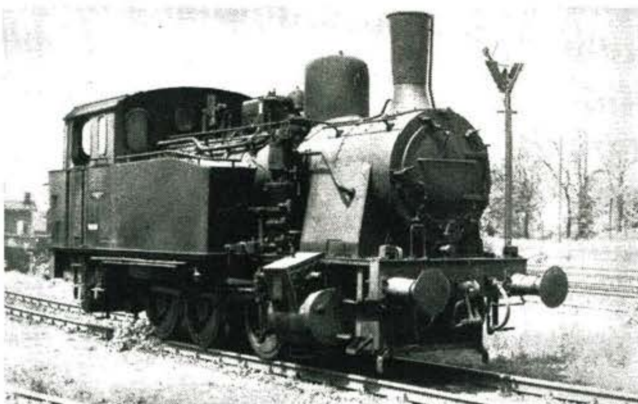
Bw Karl-Marx-Stadt

Das Bw Karl-Marx-Stadt hat die 50 2407 nach Dresden abgegeben und dafür die 50 3654 erhalten. Das Bw Karl-Marx-Stadt hat jetzt sieben Planlokomotiven. Folgender Lokbestand gehört zu diesem Bw:
50 2740, 50 3519, 50 3526, 50 3543, 50 3548, 50 3563, 50 3604, 50 3628, 50 3633, 50 3644, 50 3646, 50 3647, 50 3650, 50 3655, 50 3659, 50 3661, 50 3670, 50 3689, 50 3690, 50 3698, 44 1593, 44 2351 und 86 1049.
Von den sieben Planlokomotiven der BR50 wird nur eine mit Karl-Marx-Städter Personal besetzt. Zwei Maschinen werden von Döbeln aus eingesetzt, zwei von Aue, eine Maschine von Pokkau-Lengefeld und eine von Annaberg-Buchholz.
Fr. (Stand Ende November 1983)

Raw „DSF" Görlitz

Im Mai 1983 erhielt das Raw Görlitz eine neue Werklok. Dabei handelt es sich um den 1927 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 19763 an die „Braunkohlenwerke und Brikettfabrik, ‚Eintracht' Welzow (NL)" gelieferten Dreikuppler. Nach dem zweiten Weltkrieg verblieb die Maschine dort. Hier erhielt sie auch die erforderlichen Fristuntersuchungen, die aber ab 1966 (Raw Halle L7) die DR übernahm. Ab 1976 als Werklok 5 bei den Verkehrsbetrieben Dresden im Einsatz, wurde sie hier im Mai 1983 überflüssig, vom Raw „DSF" Görlitz übernommen und im August und September 1983 aufgearbeitet.

Am 10. Oktober 1983 ist nach über viermonatiger Bauzeit das rekonstruierte Probegleis des Raw übergeben worden. Für 750-, 1000- und 1435-mm-spurige Fahrzeuge befahrbar, dient es künftig auch dem innerbetrieblichen Transport. Auf ihm soll das am 22. Juni 1983 übergebene und von einem MMM- sowie KdT-Kollektiv entwickelte „Geisterfahrzeug" verkehren. Es handelt sich dabei um einen zweiachsigen, batteriebetriebenen, führerlosen Wagen. Das Vierschienen-Probegleis wurde am 13. Oktober 1983 von einem aus vier VII K-Lokomotiven bestehenden Lokzug, geschoben von der Werklok BR 102, eingeweiht. Die erste Leerprobefahrt absolvierte am 14. Oktober die 994633 vom Bw Stralsund.
Re. (Anfang November 1983)



Die neue Werklok des Raw „DSF" Görlitz, aufgenommen am 9. Juni 1983

Foto: W. Rettig, Görlitz

Zum Einsatz der BR211/242 (siehe me 11/83)

Mit Loks der E42 des Bw Karl-Marx-Stadt wurden Mitte der 60er Jahre versuchsweise schwere Güterzüge bis Oederan bzw. Freiberg in Doppeltraktion gefahren. Später kamen nicht nur auf diesem Streckenabschnitt, sondern auch zwischen Dresden und Klingenberg-Colmnitz Vorspannloks zum Einsatz. Einen Doppeltraktionsbetrieb mit der BR242 erfolgte im Jahre 1976 auf der Strecke Dresden – Schöna, bis ausreichend Co'Co'-Lokomotiven der BR250 zur Verfügung standen.

Genauere Angaben zur Indienststellung

	E11/211	E42/242
1961	001 und 002	–
1962	005 und 006	–
1963	003, 004, 007–042	001–022
1964	–	023–031
1965	–	032–067
1966	–	068–101
1967	–	102–133
1968	–	134–157
1969	–	158–173
1970	043–051	174–186
1971	052 und 053	187–189
1972	054–056	190–203
1973	–	–
1974	057–069	204–214
1975	070–077, 080, 081	215–242
1976	078, 079, 082–095	243–292
1977	096	–

Beheimatung der E11/211 und E42/242

Bw	5.66	9.70	3.75	6.80	10.82
Weißenfels	3/5	–/25	–/28	–/26	–/25

Bz.

Peter Dargel, Berlin

In wenigen Minuten viel Interessantes

Als Fotograf und begeisterter Modelleisenbahner habe ich ebenso viel Interesse für die große Eisenbahn, wobei die Schmalspurbahnen im Vordergrund stehen. So stellte ich fest, daß ein kurzer Aufenthalt im Bahnhof Eisfelder Talmühle durchaus abwechslungsreiche Fotomöglichkeiten bieten kann.
Der Personenzug 14414 (Nordhausen ab 10.10 Uhr) nach Hasselfelde ist dafür besonders gut geeignet. Die Einfahrt dieses Zuges erfolgt zunächst auf dem Wernigeroder Gleis, da nur hier der Wasserbedarf ergänzt werden kann. Dann schiebt die Lok den Zug bis hinter die Einfahrweiche. Nachdem die Aufsicht die Weiche gestellt hat, verläßt er mit Volldampf den Bahnhof, um die Steigung in Richtung Birkenmoor zu bewältigen. Den Aufenthalt des Zuges von 11.03 Uhr bis 11.10 Uhr nutzte ich, um die auf nebenstehender Seite abgebildeten Aufnahmen zu machen. Voraussetzung dafür ist, daß man seine Kamera beherrscht und das Filmmaterial kennt.
Da der Farbumkehrfilm nur einen Belichtungsspielraum von ½ Blende ± hat, wird es bei Gegenlichtaufnahmen wie bei den Bildern 1, 4 und 5 recht kompliziert. In solchen Situationen sollte der Fotofreund nicht mit Filmmaterial sparen. Er muß mit verschiedenen Blendeneinstellungen bei gleicher Belichtungszeit arbeiten, um sicher zu gehen, daß eine Aufnahme dann die Richtige ist. Für die hier abgebildeten Aufnahmen betätigte ich 11mal den Auslöser.
Einen Tip möchte ich den fotografierenden Modellbahnfreunden und Eisenbahnfans mit auf den Weg geben: Beim Kauf einer größeren Menge Farbfilme sollte man unbedingt auf die Emulsionsnummer und das Verfallsdatum achten. Wichtig ist vor allem, mit unterschiedlichen Belichtungszeiten zu arbeiten. Darüber sollten Aufzeichnungen geführt werden, damit die Fotoergebnisse bei Vorlage des entwickelten Filmes ausgewertet werden können. Dabei kann man exakt feststellen, welche Filmempfindlichkeit vorliegt. Und noch etwas: Farbfilme sollten stets im Kühlschrank gelagert werden.

mosaik

1 Durst! Die Lok 99 0236-2 am Wasserkran. Wie fast alle Neubauloks der Harzquerbahn, ist auch diese Maschine inzwischen wieder auf Kohlenfeuerung umgebaut worden. Die Lokomotive wurde im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg im Jahre 1955 mit der Fabrik-Nr. 134014 gebaut und anschließend von der DR auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn eingesetzt. Seit 1973 gehört das Fahrzeug zum Bestand des Bw Wernigerode-Westerntor.

2 Der alte Wasserkran ist noch immer in Betrieb. Täglich wird hier der Wasservorrat mehrerer Lokomotiven ergänzt.

3 Gleich setzt sich das Triebwerk in Bewegung.

4 Dampfend und zischend wird der Zug zurückgeschoben.

5 Nachdem er die Einfahrweiche erreicht hat und diese in Richtung Hasselfelde gestellt wurde, rollt der Personenzug 14414 mit Volldampf durch den Bahnhof.

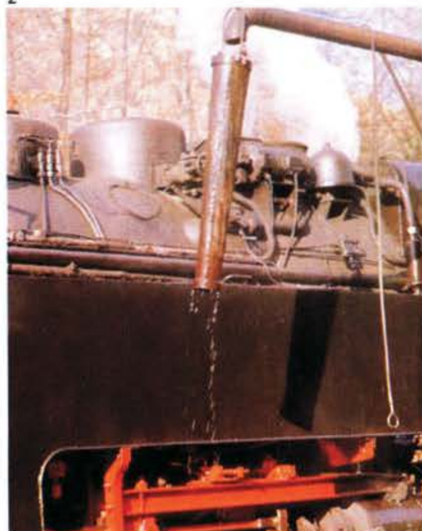
Bevor der Eisenbahnfreund das Fotografieren einer solchen Bahnhofsatmosphäre in Angriff nimmt, sind ein ausgiebiges Studium des Kursbuches und gute Ortskenntnisse unumgänglich.

Fotos: Verfasser

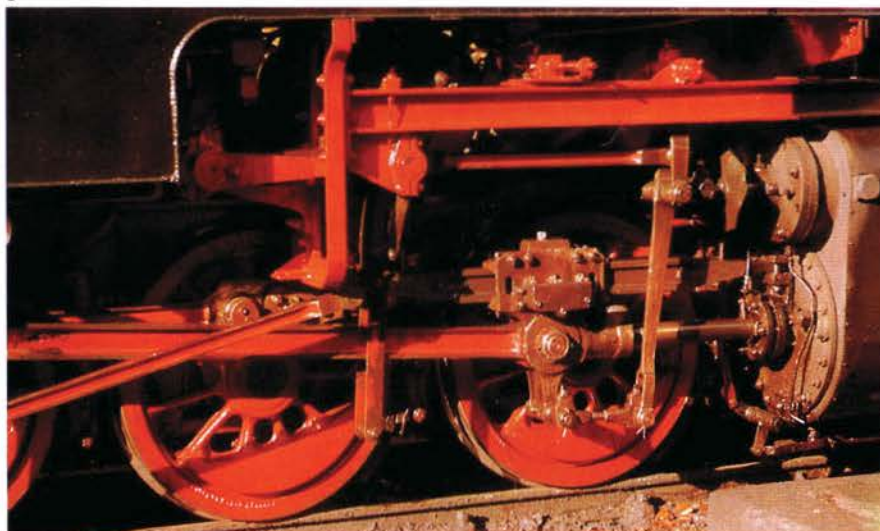
1



2



3



4



5




52 8056-5

modell eisenbahner poster

52 8056
in Bautzen
Foto: H. Michler



1

2

Matthias Altmann (DMV), Zittau

Die Gemeinschaftsanlage der AG Zittau

Vom 4. bis 12. Dezember 1982 stellte die Arbeitsgemeinschaft 2/12 des DMV der DDR in Zittau aus Anlaß ihres 20jährigen Bestehens erstmalig die zweite Gemeinschaftsanlage der Öffentlichkeit vor. Sie fand bei vielen Besuchern großen Zuspruch.

Aus dem Leben der AG

Die erste in der Nenngröße H0 entstandene Anlage wurde im August 1968 nach rund sechsjähriger Bauzeit der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke fuhren in jeder Richtung sechs Züge, und auf der eingleisigen Nebenbahn konnten zwei Züge gleichzeitig verkehren. Manche Kinderkrankheiten waren damals mit großem Aufwand an der Anlage zu beseitigen.

Bis zum Sommer 1971 kamen noch ein großes Bahnbetriebswerk mit Dampf- und Diesellokschuppen sowie ein Güterbahnhof mit einem Containerumschlagplatz hinzu. In dieser Form war die Anlage anläßlich des MOROP-Kongresses in Dresden in der Mensa der Hochschule für Verkehrswesen zu sehen. Die aus vier Teilen bestehende und 4,8 × 3,2 m große Anlage hatte damals eine U-ähnliche Form. Bei zahlreichen in- und ausländischen Besuchern fanden die verschiedenen Funktionsmodelle im Bahnbetriebswerk sowie der funktionstüchtige Containerkran großes Interesse.

Diese Ausstellung war ein Höhepunkt in der AG-Geschichte; hier konnten mit anderen Modelleisenbahnern an den verschiedenen Gemeinschaftsanlagen Erfahrungen ausgetauscht, Leistungen verglichen, aber auch eigene Fehler und Mängel aufgedeckt werden.

Aus den Erfahrungen gelernt

Aus den bisherigen Erfahrungen entstand wenig später der Plan, eine neue Anlage zu bauen. Die gesamte Projektierung vom Gleisplan bis zur Verdrahtung leitete, wie schon bei der ersten Anlage, der AG-Vorsitzende Wolfang Göbbels. Zunächst blieb das Standardisierten-Modellbahn-System (SMBS) unberücksichtigt; es wurden 1,6 × 2,4 m große Grundteile verwendet. Zwei Teile dieser Art waren für den Bau des Hauptbahnhofs erforderlich. Alle selbst gebauten Gebäude und Funktionsmodelle sind von der alten Anlage wieder verwendet worden. Unter dem Hauptbahnhof ist ein achtgleisiger Schattenbahnhof (Höhenunterschied 15 cm) vorhanden. Bei den anderen beiden Anlagenteilen handelt es sich um sogenannte Endteile. Hier überwindet die zweigleisige Hauptstrecke jeweils den Höhenunterschied zwischen beiden Bahnhöfen. Auf einem Teil endet außerdem die abzweigende Nebenstrecke.

Einige Hochbauten entstanden aufgrund verschiedener Anregungen, die folgender Übersicht zu entnehmen sind:

Objekt	Quelle
Empfangsgebäude Hauptbahnhof	Bauplan selbst entworfen
Diesellokschuppen	Bauplan selbst entworfen
Dampflokschuppen	„ME" Heft 6/1957, Seite 175 (Aufbau seitenverkehrt)
Drehscheibe	„ME" Heft 1/1957, Seite 12
Wasserkran (drehar)	Industriemodell mit selbstgebautem Antrieb
Besandungsanlage	„ME" Heft 7/1959, Seite 175
Kohlenkran	„ME" Heft 4/1970, Seite 104
Schlackenaufzug	„ME" Heft 1/1961, Seite 3
Übernachtungsgebäude	Fromm, G.: Bauten auf Modellbahnanlagen transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. Berlin 1962, Seite 129 und H0-Anlage (Bw Buchenau)
Güterabfertigung u. Güterschuppen	siehe „Übernachtungsgebäude", aber Seite 51 und Anlage 18 (Bf Meisenheim) (seitenverkehrt)
Stellwerk B1	siehe „Übernachtungsgebäude", aber Seite 62 und Bild 33 sowie Fromm, G.: „Modellbahnbauten" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. Berlin 1981 Seite 74 und Bild 6.15.
Containerkran	Originalbauzeichnungen der Herstellerfirma
Halbschranke	„ME" Heft 11/1961, Seite 285 (Warnkreuze jetzt mit Leuchtdioden)
Straßenbrücke (Beton)	„ME" Heft 1/1963, Rücktitelbild
Eisenbahnfachwerkbrücke	„ME" Heft 4/1961 Rücktitelbild

Da das zweite Endteil von zwei Seiten ansetzbar ist, können die vier Teile, je nach Platzverhältnissen, in U- oder L-Form aufgebaut werden. Schaltung und Anlagen wurden so konstruiert, daß zwischen den Bahnhofs- und den Endteilen weitere Teilstücke mit den genannten Abmessungen eingefügt werden können. Auf diesen vier Grundteilen ist ein interessanter und abwechslungsreicher Modellbahnbetrieb möglich. Durch einen automatischen Zugwechsel im Haupt- und Schattenbahnhof können in jeder Richtung der Hauptstrecke bis zu 10 Züge gleichzeitig verkehren. Hinzu kommen noch zwei Nebenbahnzüge, eine Rangierabteilung im Güterbahnhof und eine Lokomotivfahrt beim Restaurieren im Bahnbetriebswerk. Bei der Vorführung im Bw werden über ein Tonband die einzelnen Funktionsmodelle und die Technologie der Lokbehandlung erläutert.

Zur Stromversorgung der gesamten Anlage existieren zwei Stellpulte. Die Steuerung der Streckenautomatik und Weichenstellen erfolgen ausschließlich über Flachrelais. Sie werden teilweise von Schutzgaskontakten (GEKO) angesteuert. Der jeweils letzte Wagen eines Zuges besitzt am Wagenboden einen Permanentmagnet zur Auslösung der GEKO-Kontakte. Vor haltzeigenden Signalen auf der Hauptstrecke werden die Züge einstufig abgebremst. Die Reisezüge verkehren mit Beleuchtung, die auch beim Halt in Bahnhöfen und an Signalen mit Hilfe einer getrennten Spannungsquelle vorhanden ist und in Tunnelstrecken beim Halt abgeschaltet wird. Zur Stabilisierung der Zugbeleuchtung werden meist drei Wagen kurzgekuppelt und mit flexiblen Drahtbrücken ausgerüstet.

Die aus neun D-Zugwagen bestehenden Züge werden von Lokomotiven der BR 130, die teilweise einen zweiten Motor erhielten, anstandslos auf allen Streckenteilen bewältigt. Der Ausstellungsbetrieb hat bewiesen, daß, bedingt durch den automatischen Zugwechsel im Bahnhof, Überhitzungserscheinungen in den Triebfahrzeugen ausbleiben.

Die Arbeit ist vielfältig

Neben der Beschäftigung mit der großen Gemeinschaftsanlage wurde kürzlich der Bau einer Jugendanlage in der Nenngröße H0 begonnen.

Seit Bestehen der AG mußten die Arbeitsräume zweimal gewechselt werden. Sämtliche Renovierungs- und Umbauarbeiten wurden von den AG-Mitgliedern ausgeführt.

Im Wettbewerb um die „Beste AG des Bezirksvorstandes Cottbus" belegte die aus 20 Freunden bestehende AG bereits mehr als zehnmal den ersten Platz.

In den zurückliegenden 20 Jahren wurde die AG von zahlreichen Institutionen regelmäßig unterstützt. Dazu gehörten die Abteilung Kultur des Rates der Stadt Zittau, besonders aber zahlreiche Dienststellen der DR, die viele lehrreiche Exkursionen ermöglichten. Bisher begannen übrigens sieben Jugendfreunde aus unserer AG eine Lehre bei der DR.

1 Das Bahnbetriebswerk steht im Mittelpunkt der Gemeinschaftsanlage. Unser Bild zeigt die beiden PIKO-Modelle der BR 01[5] und 41. Soeben wurde der Wasserkran gedreht, und anschließend stellen Kohlenkran und Schlackenaufzug ihre Funktionstüchtigkeit unter Beweis.

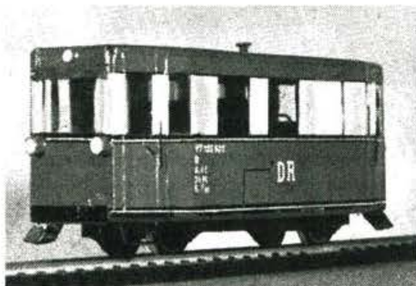
2 Ein mit einer Lok der BR 91 bespannter Nebenbahnzug verläßt den Endbahnhof in Richtung Hauptbahnhof. Auf der Landstraße ereignete sich ein Verkehrsunfall. Am Polizeiauto blinkt sogar die Rundumleuchte! Das Vorbild für die Straßenbrücke entdeckten wir im Heft 1/1963 unserer Zeitschrift auf dem Rücktitel.

Fotos Verfasser

Uwe Kalina (DMV), Kamenz

Triebwagen 187 001 als H0_m-Modell

Um den Personenverkehr in betriebsarmen Zeiten wirtschaftlich zu halten, beschaffte die frühere Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE) 1933 von der Waggonfabrik Dessau einen mit der GHE-Betriebsnummer T 1 bezeichneten Triebwagen. Ein Fahrzeug gleicher Bauart erhielt 1934 die damalige Weimar-Rastenberger Eisenbahn (WRE).
Auf der GHE verkehrte der Triebwagen stets als Einzelfahrzeug und besaß deshalb nur eine einfache Notkupplung. Im Jahre 1949 wurde er von der DR übernommen und wenig später als VT 133 522 bezeichnet. Wegen seiner begrenzten Platzkapazität wurde das Fahrzeug später umgebaut und diente bis 1978 in Gernrode als Gerätewagen und Hilfszug. Der Triebwagen, der 1970 die Bezeichnung 187 001-3 erhielt, gehört heute zu den historischen Fahrzeugen der DR und des Verkehrsmuseums Dresden.
Als Antrieb diente zunächst ein 49,2-kW(65 PS)-Dieselmotor, der später durch einen 53-kW(70 PS)-Dieselmotor mit mechanischer Kraftübertragung auf eine Achse ersetzt wurde.
Der Nachbau dieses Wagens bietet sich auf der Grundlage eines unwesentlich geänderten Fahrgestells des LVT 171 018 des VEB BTTB an. Durch die Verwendung des handelsüblichen Fahrgestells fällt der Achsstand um 3,5 mm zu groß aus. Im vorliegenden Fall wurde das Fahrgestell eines ausgesonderten Fahrzeugs der TT-Start-Serie verwendet.
Zuerst wird das Fahrgestell auf eine



Länge von 92 mm gekürzt. Die Fahrgestellenden müssen eine Breite von 14 mm erhalten, um Platz für die Trittleitern zu haben. Der Fahrzeugboden wird beidseitig zum Befestigen des Gehäuses von unten jeweils auf der rechten Seite in Fahrtrichtung mit einer 3,2-mm-Bohrung versehen und angesenkt. Wird das Fahrgestell des LVT 171 018 verwendet, muß die Bodenplatte entweder entfernt oder bis auf den Getriebeblock und Schienenräumer auf minimale Stärke abgefeilt werden. Im letzteren Fall kann später das Anbringen der in der Stückliste unter Position 10 vermerkten Teile entfallen.
Als nächstes werden die Teile 1 bis 10 gefertigt. Vor dem Biegen der Teile unter Position 3 werden die Linien der Tür mit der Reißnadel stark nachgezogen und mit Bohrungen für die Griffstangen fertiggestellt. Auf die Bohrungen der Position 5 werden von der Unterseite M3-Muttern aufgelötet. Sind M2-Gewindebohrer und M2-Schrauben vorhanden, kann das Gewinde auch direkt in die stärker gewählte Befestigung geschnitten werden. Danach werden die Teile 3, 4 und 5 verlötet. Dabei ist Teil 5 mit der Unterkante 13 mm von der Gehäuseunterkante und der Befestigungsmutter in Fahrtrichtung links einzulöten. Der Übergang von der Stirn- zur Seitenwand muß mit der Feile anschließend auf R = 1,0 mm abgerundet werden (laut Foto vom Original). Zum Nachbilden der Türrahmen wird gerichteter 0,3-mm-Cu-Draht in die angerissenen Linien eingelötet und anschließend mit einer Flachfeile auf halben Durchmesser abgefeilt.
Teil 2 ist so zu bearbeiten, daß es von oben in das Gehäuse straff eingepaßt werden kann. Das Teil 1 wird bündig mit den Gehäuseaußenkanten befeilt. Anschließend dienen Schablonen des Dachquer- und -längsschnitts zum Ausarbeiten des Daches. Danach können die Teile 1 und 2 miteinander verklebt und mit einer Bohrung für den Dachlüfter entsprechend dem Schaftdurchmesser versehen werden. Die Griffstangen sind im Inneren des Gehäuses umzubiegen und anzulöten. Nun werden Stoßstangen, Sonnenblende, Halter sowie 0,3-mm-Cu-Drahtstücke laut Zeichnung als Türöffner aufgelötet. Das Dach wird mit EP 11 in das Gehäuse eingeklebt. Eventuell vorhandene Stoßfugen werden mit EP 11 verspachtelt. Zur Imitation der Kühlrippen und Entlüftung wird etwas stärkere Alufolie auf einer Flachfeile oder auf andere Art mit Riefen versehen, auf entsprechende Größe geschnitten und aufgeklebt. Scheinwerfer und Stirnlampen müssen ebenfalls angeklebt werden.
Das Fahrgestell wird laut Zeichnung mit den Teilen 10, 11 und 18 durch Kleben komplettiert und schwarz lackiert. Die Farbgebung erfolgt entsprechend dem Vorbild. Nach dem Aushärten der Farbe werden das Gehäuse beschriftet, die Fenster verglast, der Lüfter in das Dach sowie die Trittbretter und Trittleiter von innen mit dem Gehäuse verklebt.
Damit kann das Gehäuse mit dem Fahrgestell verschraubt werden. Die Schrauben sind gefühlvoll anzuziehen, um ein Verkanten des Gehäuses sowie ein Verziehen des Fahrgestells zu vermeiden.

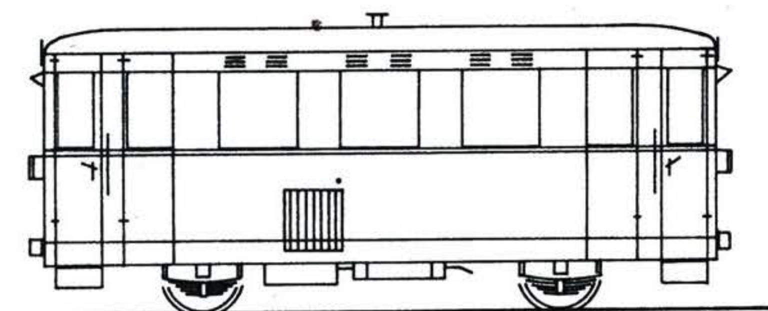
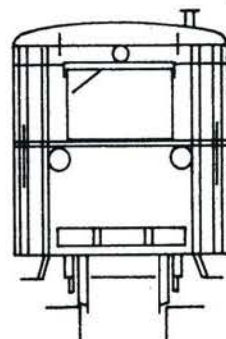
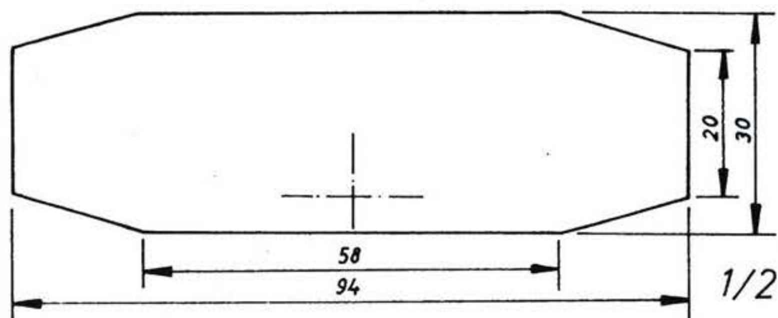
Stückliste

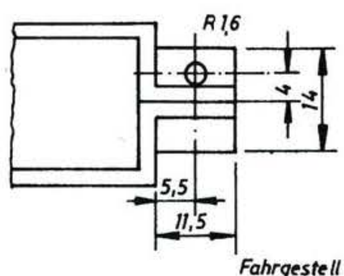
Position	Stück	Rohmaße (mm)	Teil	Material
1	1	94 × 30	Dach	Pertinax (3,0 mm)
2	1	94 × 30	Dachbefestigung	Pertinax (2,0 mm)
3	2	94 × 28	Gehäuseseitenwand	Ms 0,5
4	2	20 × 28	Gehäusestirnwand	Ms 1,0
5	2	26 × 11,5	Befestigung	Ms 0,5
6	2	20 × 3	Sonnenblende	Ms 0,3
7	4	19 × 5	Trittleiter	Ms 0,3
8	4	7 × 4	Trittbrett	Ms 0,3
9	2	22 × 2,5	Stoßstange	Ms 0,3
10	2	16 × 3	TW-Verkleidung	Ms 0,3
11	1	12	Auspuff	PVC d = 2,5 mm
12	4	2	Scheinwerfer	Ms-Rohr d = 3,0 mm
13	2	1	Stirnlampe	PVC d = 2,0 mm
14	1	8 × 7	Kühlrippen	Alufolie
15	12	3 × 1,5	Entlüftung	Alufolie
16	4	3	Halter	Cu d = 0,5 mm
17	4	14	Griffstange	Cu d = 0,3 mm
18	2	7	Auspuffrohr	Cu d = 0,5 mm
19	1		Lüfter	TT-Puffer

Handelsübliches Material
ein Fahrgestell LVT 171 018 BTTB
zwei Senkkopfschrauben M 3 × 15
zwei Muttern M 3
ein Puffer BTTB
Ms-Blech 0,3mm; 0,5mm und 1,0mm
Cu-Draht 0,3mm und 0,5mm
Pertinax 2,0mm und 3,0mm

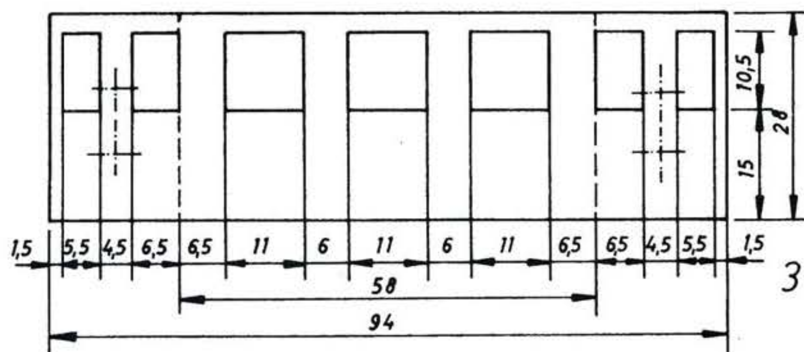
Quellenangaben

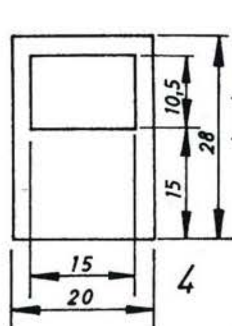
(1) Zieglgänsberger, G., Röper, H.: Die Selketalbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1980
(2) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1980

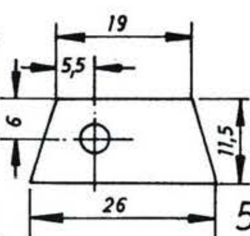




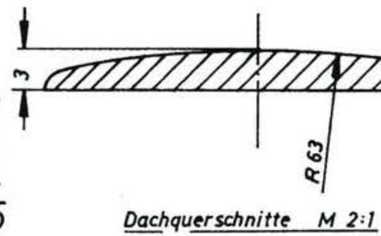


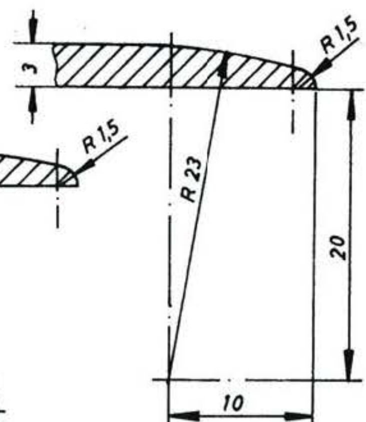
Bezeichnung des Triebwagens	
VT 133 522	187 001-3
B	B
8,0 t	8,0
34 Pl	Gerätewagen
8,6 m	8,6 m

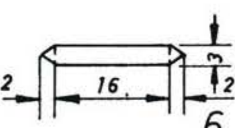


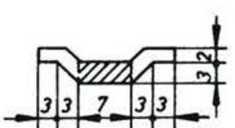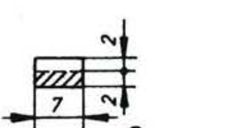




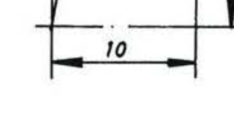
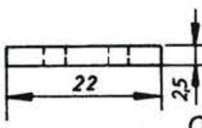


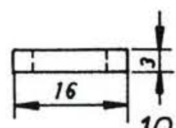


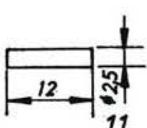


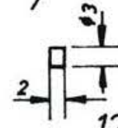


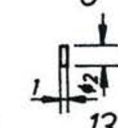












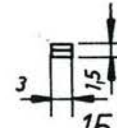


Foto und Zeichnung: Verfasser

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Der Deutsche Staatsbahnwagenverband

Der schon in den vergangenen Folgen erwähnte Deutsche Staatsbahnwagenverband (DWV) ist ein Ergebnis der langwierigen und problemreichen Bestrebungen zur Verwirklichung des sogenannten und von Bismarck nach 1871 vertretenen Reichseisenbahngedankens. Erste Vorstellungen, den Güterwagenpark gemeinsam zu nutzen und entsprechend den Transportbedürfnissen zu verteilen, um dadurch Leerläufe zu reduzieren und die Wagenbestände in vernüftigen Grenzen zu halten, bestanden bereits Anfang der 70er Jahre. Die anfänglich noch vielfach ausgeprägten Einzelinteressen vieler Privatbahnen standen einer entsprechenden Einigung entgegen. Erst im Zuge der umfassenden Verstaatlichungskampagne kam es mit dem 1. April 1881 zur Bildung des Preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes, dem neben den Bahnen Preußens auch die Hessens, Mecklenburg-Schwerins, Oldenburgs und die von Elsaß-Lothringen angehörten.

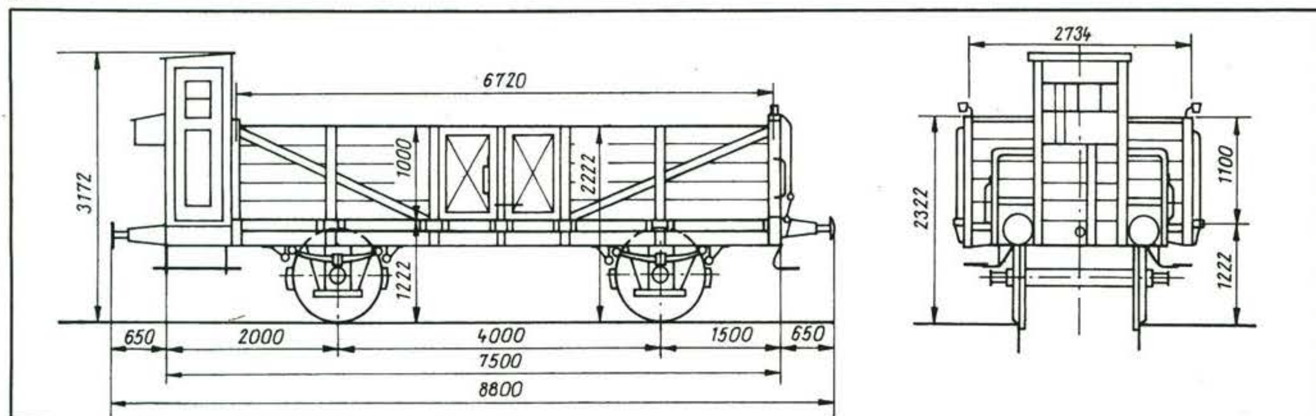
Auf Grundlage der Erfahrungen und Ergebnisse dieses Verbandes wurde am 1. April 1909 der Deutsche Staatsbahnwagenverband gebildet, in dem dann alle deutschen Staatsbahnen vertreten waren. Für die Güterwagen der bestehenden Privatbahnen gab es ebenfalls entsprechende Regelungen. Für den gemeinsam zu nutzenden Wagenpark stellten Preußen/Hessen und das Reichsland Elsaß-Lothringen 379669, Mecklenburg 3 291, Oldenburg 2 323, Bayern 42 391, Sachsen 30 865, Württemberg 10 097 und Baden 17 485 Wagen.

Die Erhöhung des Güterwagenbestandes wurde nach Jahresdurchschnitten des Verkehrszuwachses festgelegt und auf die einzelnen Mitglieder verteilt. Ende 1911 betrug er bereits 560 000 Güterwagen. Da diese Fahrzeuge von allen Bahnen wie eigene Wagen zu verwenden und auszubessern waren, wurden von Anfang an einheitliche Wagenbauarten konzipiert, die es bei den erforderlichen Bestandserweiterungen zu berücksichtigen galt. Alle Normen für die Güterwagen der sogenannten Verbandsbauart erarbeiteten der Güterwagen-, der Brems- und der Werkstättenausschuß unter Leitung des Eisenbahn-Zentralamtes der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen (Preußen und Hessen bildeten seit 1896 eine Eisenbahngemeinschaft). Die einzelnen Mitgliedsbahnen hatten ein entsprechendes Stimmrecht. So entstanden ab 1909 Konzeptionen für elf einheitliche Güterwagenbauarten, denen später noch eine zwölfte für einen Kesselwagen hinzugefügt wurde. Die Zeichnungen für die Güterwagen der Verbandsbauarten kennzeichnete man mit dem Buchstaben A und einer laufenden Ziffer.

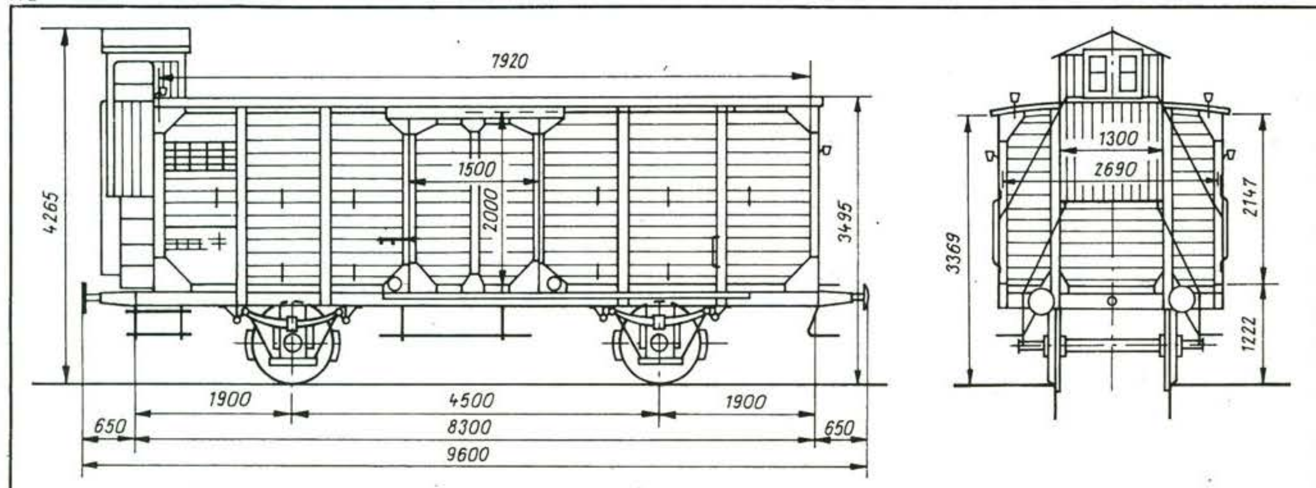
Es handelte sich um folgende Bauarten:

- A 1 Gattung O, zweiachsiger offener Kohlenwagen für 15 t Ladegewicht[1],
- A 2 Gattung G bzw. N, zweiachsiger gedeckter Güterwagen für 15 t Ladegewicht[1],
- A 3 Gattung SS, vierachsiger Schienenwagen,
- A 4 Gattung R, zweiachsiger Rungenwagen,
- A 5 Gattung H, zweiachsiger Langholztransportwagen mit Drehschemel,
- A 6 Gattung O, zweiachsiger offener Güterwagen,

A 1



A 2



A 7 Gattung K, zweiachsiger Kalkwagen,
A 8 Gattung V, zweiachsiger Kleinviehwagen,
A 9 Gattung Gl, zweiachsiger großräumiger gedeckter Güterwagen,
A 10 Gattung Om, zweiachsiger offener Kohlenwagen für 20 t Ladegewicht*) und
A 11 Gattung S, zweiachsiger Schienenwagen.

Diese Bauarten entstanden in Anlehnung an die nach den Normalien für die Betriebsmittel der preußischen Staatseisenbahnen gebauten und bewährten Güterwagen bzw. stellten eine Weiterentwicklung dieser Fahrzeuge dar. Dazu zählt z. B. auch der erste bereits 1910/1911 gebaute Typ eines gedeckten Wagens. Die Zeichnung A 2 zeigt, daß er äußerlich kaum von dem nach dem preußischen Musterblatt II d 8 (vgl. me 10/83 S. 26) entstandenen Wagen zu unterscheiden ist. Das lediglich 50 mm höhere Fahrzeug zeigt statt des gewölbten Bremshausdaches ein spitzes Dach und eine andere Fensteranordnung im Bremshaus.

Nachteilig für die Auslegung der Tragfähigkeit für diese Güterwagen wirkte sich auch aus, daß die Achslasten*) noch allgemein auf 15 t (damals noch als Raddruck mit 7,5 t bezeichnet) begrenzt waren. Dadurch konnte z. B. der Om-Wagen nach Zeichnung A 10 voll ausgelastet anfänglich nur auf bestimmten Strecken eingesetzt werden.

Der Deutsche Staatsbahnwagenverband (DWV) erwarb sich durch das Festlegen und Durchsetzen von Kriterien zur Vereinheitlichung der hauptsächlichsten Güterwagenbauarten große Verdienste. Damit wurde für den Güterwagenpark bereits das Jahr 1909 zu einem Wendepunkt, wie er für andere Bereiche der Eisenbahntechnik erst 1920 mit der Übernahme der Länderbahnen durch den deutschen Staat eintrat.

Die Güterwagen der Verbandsbauart wurden bis weit in die 20er Jahre hinein beschafft und prägten aufgrund ihres hohen Anteils über Jahrzehnte hinweg das Bild des deutschen Güterwagenparks. Die Wagen sind später teilweise modernisiert bzw. bei Nachbeschaffungen den neueren technischen Bedingungen angepaßt worden, so daß einige Detailunterschiede bei den einzelnen Gattungen aufgetreten sind. Dazu gehörte z. B. beim A 2-Wagen der Einbau einer waagerechten und einer diagonalen Verstärkungsstrebe im unteren Bereich der äußeren Seitenwandfelder.

*) damalige Bezeichnung

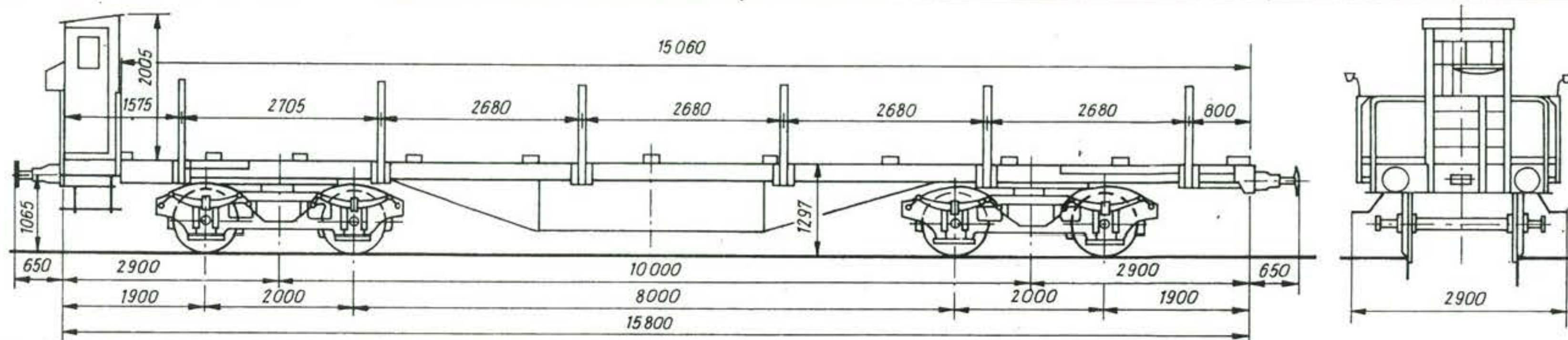
Quellenangaben

(1) Cauer, Wilhelm: Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahn, Verlag von Julius Springer, Berlin 1897
(2) Handbuch des Preußischen Staatsbahn-Wagenverban des, 9. Auflage, Ausgabe 1905
(3) Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Verlag von Urban und Schwarzenberg, Berlin und Wien 1912
(4) Kurzinformationen in Glasers Annalen Jg. 32 (1909)
(5) Vereinshandbuch des VMEV, Berlin 1936
(6) Merkbuch für die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, Teil IV. Wagen, Ausgabe 1933

Zeichnung	A1		A2		A3	A4 2)	A5		A6		A7		A8		A9		A10		A11
	mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse			mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse	mit Handbremse	ohne Handbremse	
Gattungszeichen	O	O	G	G	SS	R	H	H	O	O	K	K	V	V	Gl	Gl	Om	Om	S
Länge über Puffer (mm)	8 800	8 100	9 600	9 300	17 100	12 200	10 030	9 300	7 300	6 600	7 300	6 600	8 550	8 250	12 800	12 100	9 800	9 100	14 400
Länge des Laderaumes bzw. der Ladefläche (mm)	6 720	6 720	7 920	7 920	15 060	10 120	8 000	8 000	5 300	5 300	5 295	5 295	6 900	6 900	10 720	10 720	7 720	7 720	13 000
Breite des Laderaumes bzw. der Ladefläche (mm)	2 734	2 734	2 690	2 690	2 750	2 670	2 600	2 600	2 812	2 812	2 812	2 812	2 684	2 684	2 690	2 690	2 756	2 756	2 750
Höhe der Seitenwände der Scheitelhöhe der Bordwände der Rungen (mm)	1 000	1 000	2 150 2 250	2 150[1] 2 250	1 000	400 1 998	1 700	1 700	1 300	1 300	1 250	1 250	2 150 2 250	2 150[1] 2 250	2 035 2 835	2 035 2 835	1 550	1 550	1 000
Achsstand bzw. Drehzapfenabstand (mm)	4 000	4 000	4 500	4 500	10 000	6 500	4 500	4 500	3 300	3 000	3 300	3 000	4 000	4 000	7 000	7 000	4 500	4 500	8 000
Lademasse (kg)	15 000	15 000	15 000	15 000	35 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	20 000	20 000	15 000
Durchschnittl. Eigenmasse (kg)	9 500	8 800	11 300	10 300	19 500	9 700	10 200	9 400	9 200	8 700	10 300	9 500	11 200	13 300	12 500	11 000	11 000	10 400	10 600
Erstes Beschaffungsjahr	1 911	1 911	1 911	1 910	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 913	1 914	1 914	1 913	1 913	1 911

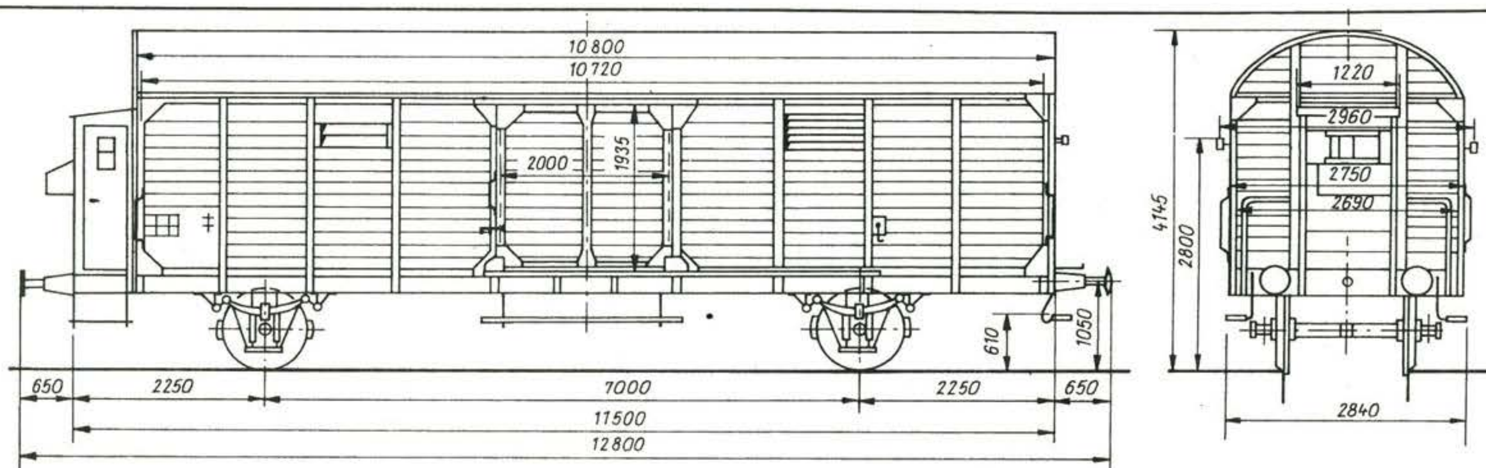
1) geringfügige Maßabweichungen entstanden durch Rundung der Tabellenwerte
2) erst nach 1920 ohne Handbremse beschafft

A 3



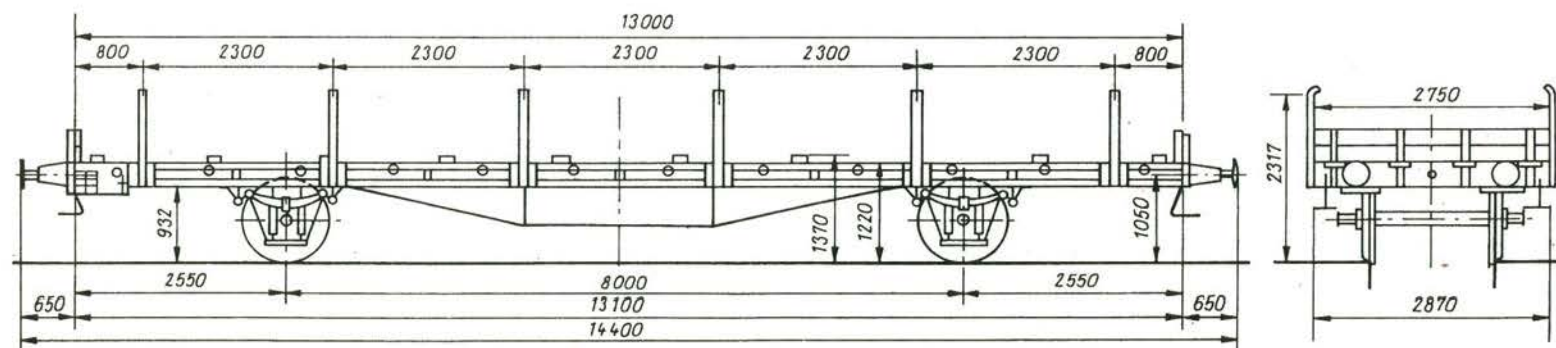
15 060
2005
1575
2705
2680
2680
2680
2680
800
1065
1297
650
2900
10 000
2900
650
1900
2000
8000
2000
1900
15 800
2900

A 9



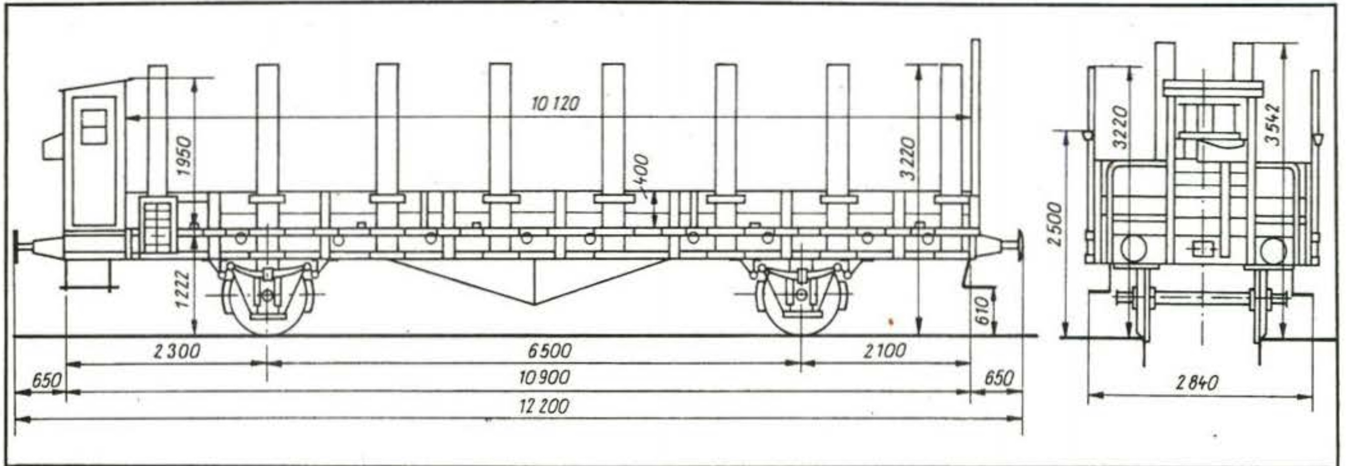
10 800
10 720
2000
1935
1220
2960
2750
2690
4145
2800
610
1050
650
2250
7000
2250
650
11 500
12 800
2840

A 11

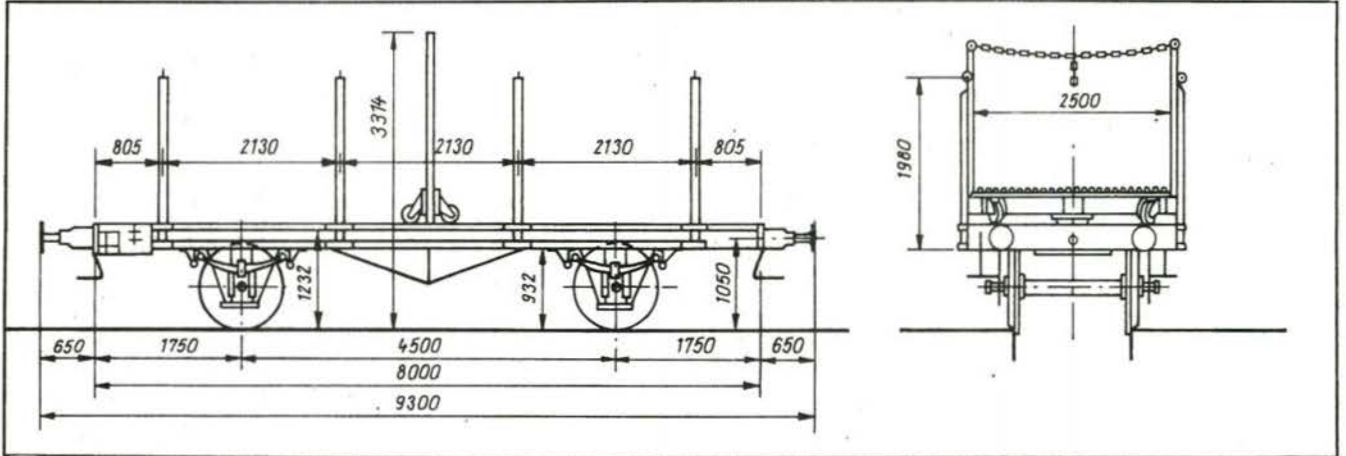


13 000
800
2300
2300
2300
2300
2300
800
2750
2317
932
1370
1220
1050
2550
8000
2550
650
13 100
650
14 400
2870

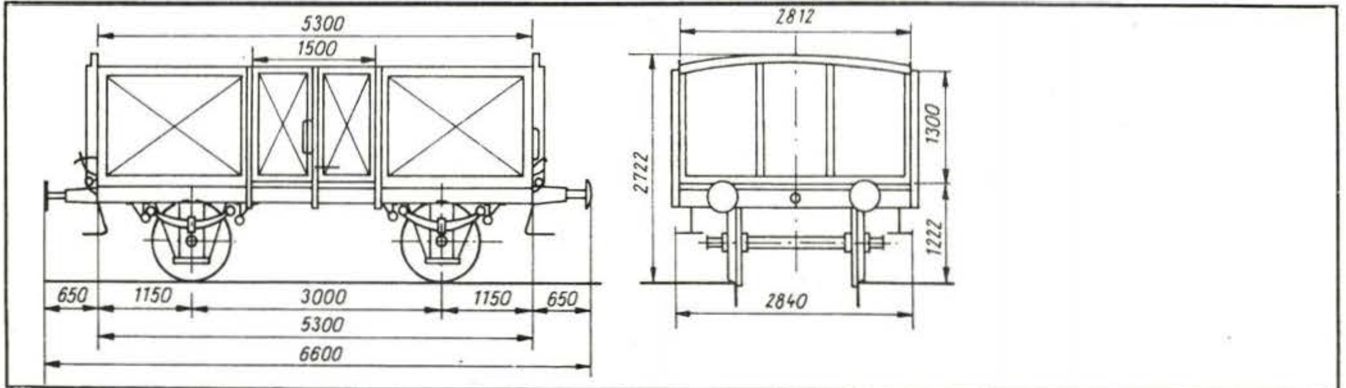
A 4


10 120
1950
400
3220
1222
610
2300
6500
2100
650
10 900
650
12 200
3220
3542
2500
2840

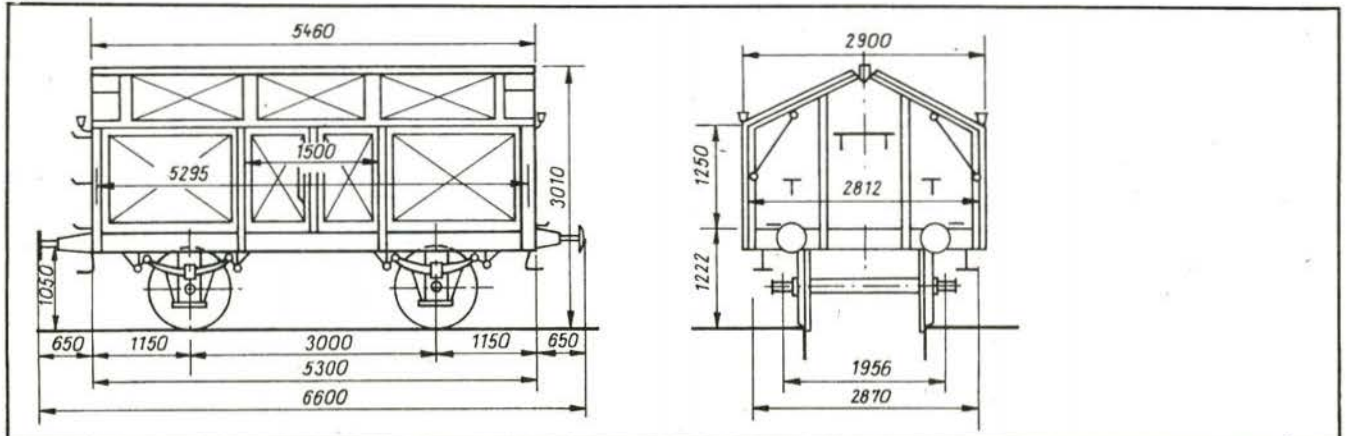
A 5


3314
805
2130
2130
2130
805
1232
932
1050
650
1750
4500
1750
650
8000
9300
2500
1980

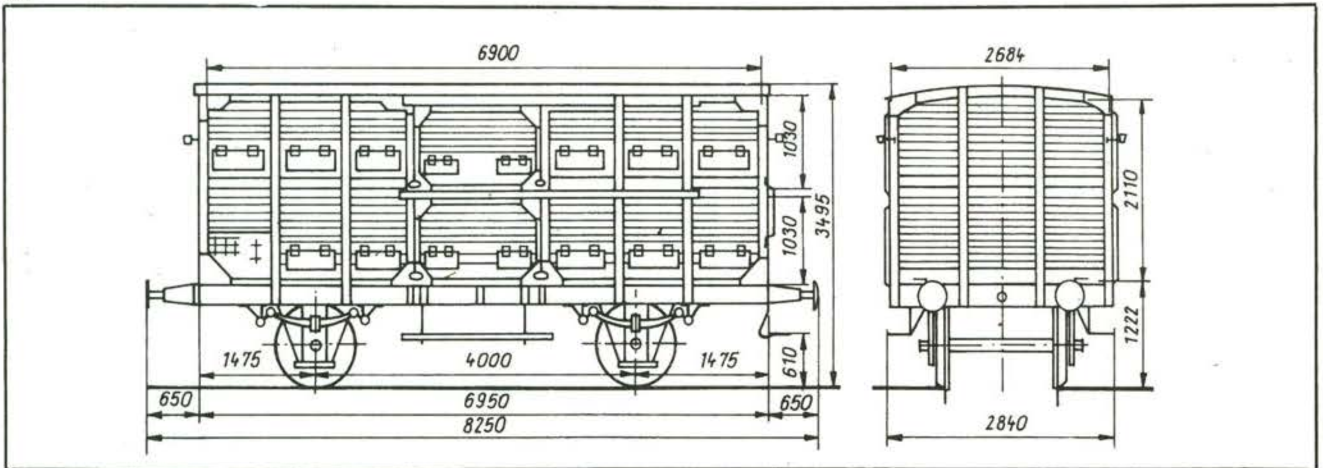
A 6


5300
1500
650
1150
3000
1150
650
5300
6600
2812
2722
1300
1222
2840

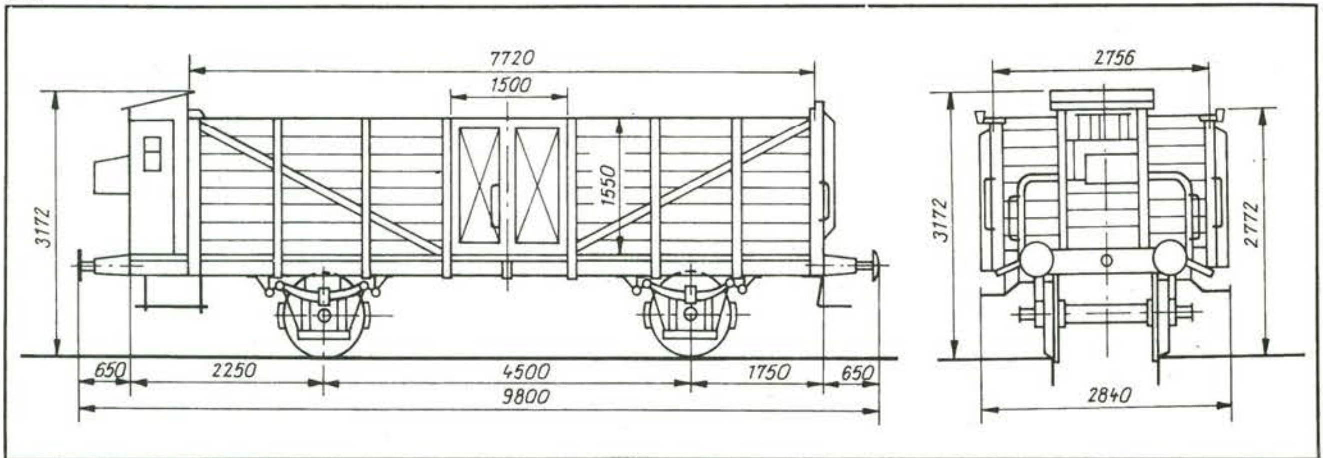
A 7


5460
1500
5295
3010
1050
650
1150
3000
1150
650
5300
6600
2900
1250
2812
1222
1956
2870

A 8



A 10



Zeichnungen: Sammlung der Verfasser, Maßstab 1: 87

Innenbeleuchtung von Selbstbau-Gebäuden mit Lichtschächten

Versieht man Selbstbau-Gebäude mit einer teilweisen oder kompletten Inneneinrichtung, bleibt diese im Regelfall ohne Beleuchtung unsichtbar. Erst mit einer angemessenen Innenbeleuchtung lohnt sich die aufgewandte Mühe.
Damit Einbauten realistisch wirken, muß das Licht jeweils von der Decke herabscheinen. Das wird so erreicht: Schon beim Bau des Modells sieht man einen oder mehrere quadratische Schächte (6mm × 6mm bis 10mm × 10mm, je nach vorgesehenem Glühlampentyp) vor. Diese werden innen mit schwarzem Papier (Foto-Schutzpapier) lichtundurchlässig ausgekleidet. Der Schacht beginnt mit entsprechenden Aussparungen in der Grundplatte des Gebäudes und wird bis zum Dachgeschoß geführt. Sollen eingeschossige Bauten beleuchtet werden, muß er 3 bis 5mm unterhalb der Raumdecke enden. Die Decke bzw. die Innenseite des Daches sind mit einer reflektierenden Schicht (weißer Karton, besser Alu-Folie) zu bekleben. Wird nun von unten her eine Glühlampe in den Schacht geschoben, ist eine zunehmende, gleichmäßige Ausleuchtung des Innenraums zu beobachten. Der beste Effekt ist im allgemeinen erreicht, wenn die Glühlampe genau das obere Schachtende erreicht. Sicherheitshalber sollte der obere Teil des Schachtes zusätzlich eine wärmereflektierende Alu-Folien-Auskleidung erhalten.
Mehrstöckige Bauten können auch etagenweise von einem Schacht her beleuchtet werden. Dabei ist im Deckenbereich eines jeden Geschosses eine Lichtaustrittsöffnung anzuordnen, bis zu der jeweils eine Glühlampe geschoben wird. Solche mehretagigen Lampenanordnungen sollten an einem starken Trägerdraht (-blech) befestigt sein, damit bei einem Glühlampenwechsel keine anschließenden Justierungen nötig werden. Gebäude mit großer Grundfläche und vielen Räumen erhalten eine größere Zahl von Lichtschächten. Werden letztere in der Achse von Schornsteinköpfen angeordnet, kann man sie im Inneren zwangslos als Schornsteinzüge gelten lassen.

Bäume realistisch gestalten

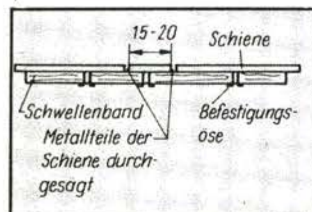
Geeignete Pflanzenstengel oder -wurzeln(!), die möglichst zähholzig, wie Heidekraut, sind, werden einige Monate in einer Glyzerol-Brennspiritus-Mischung (1:4) getränkt. Sie bleiben dann elastisch.
Nach dieser Imprägnierung kann man mit Holzkaltleim entsprechend gefärbtes Isländisches Moos auf die Äste kleben. Dazu wird das Moos vorher geteilt. Feinverästelte, oberflächige Teile verwendet man für kleine Bäume und Büsche, die groben inneren Strukturen für große Bäume.
Die so entstandenen Baumkronen sollten nun noch mit einem billigen klebrigen Haarlack eingesprüht werden. Diese Lackschicht dient dazu, feines, mit einem Haarsieb übergestäubtes Streumaterial anzukleben. Dieses imitiert das Blattwerk.
Bei der Baumgestaltung ist immer auf artentypische Kronenformen und Laubformen sowie eine angemessene Größe zu achten! (Siehe dazu auch Modellbahnbücherei, Band 5, Barthel, G. „Modellbahn und Landschaft" S. 51ff.)

H.-J. Hildebrandt, Dessau

Mehr Schaltsicherheit bei TT

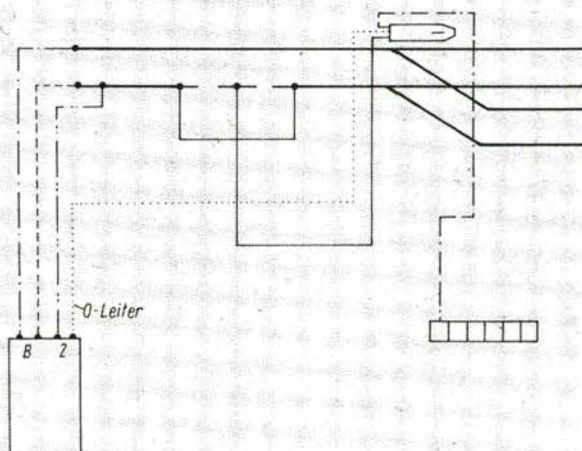
Um einen einwandfreien Kontakt in der Nenngröße TT zu erzielen, wurde eine Schaltschiene von N für TT folgendermaßen übernommen:

1



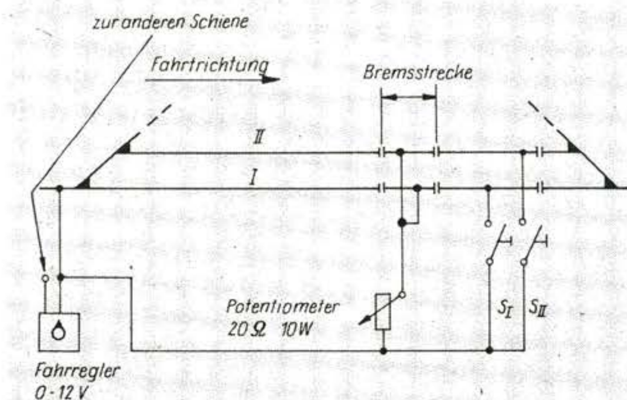
In einer Schiene eines beliebigen Gleisstücks entstanden im Abstand von 15 bis 20mm zwei Laubsägeeinschnitte. Dabei ist darauf zu achten, daß das unterbrochene Schienenstück am Schwellenband durch eine Befestigungsöse verankert ist (Bild 1). Der Anschluß des Schaltkreises erfolgte in der Form, daß zuerst der entgegengesetzte Pol des Nulleiters der Weichen, Signale usw. an die eingesägte Schiene und dann an das nun stromlose Schienenstück der Draht, der den Impuls zur Weiche leitet, angelötet wurden. Das tote Schienenstück muß entsprechend überbrückt werden (Bild 2).
M. Beckert, Dresden

2



Bremsstrecken im Schattenbahnhof

Wie platzsparend ist ein Schattenbahnhof, aber wie verhängnisvoll kann es werden, wenn die Züge fast „blind" einfahren und schlagartig auf dem abgeschalteten Streckenstück stehen bleiben. Bei langen Zügen entgleisen dann meist einige Wagen!
Wie in der Zeichnung dargestellt, wurden vor den abschaltbaren Gleisstücken I bzw. II im Schattenbahnhof etwa 10cm lange Bremsstrecken eingebaut. Diese Abschnitte sind nicht wie üblich durch konstante Widerstände angeschlossen, sondern an ein Potentiometer (20Ohm, 10Watt).



Sollten nun die Triebfahrzeuge aufgrund ihrer unterschiedlichen Stromaufnahme zu schnell oder zu langsam den Bereich der Bremsstrecke bis zum Abschaltstück befahren, so wird durch die Veränderung des Widerstands der jeweilige Zug sicher in einem der freien abschaltbaren Gleisstücke des Schattenbahnhofs zum Halten gebracht.
Eine aus Zeichenkarton angefertigte Skalenscheibe wird unter dem Knebel des Potentiometers befestigt. Nach Ermittlung der Reglerstellung beim Abbremsen ist hierauf der jeweilige Loktyp zu erfassen.
Sollte nun trotzdem ein Zug auf dem Bremsstück stehenbleiben, so dreht man einfach den Regler auf vollen Durchlaß. Dadurch bewegt sich der Zug bis zum Abschaltstück.
V. Schäf, Annaberg-Buchholz

Eine Ideenkartei

Modelleisenbahngestaltung bedeutet ständiges Orientieren am Vorbild. Die Quellen dafür sind das unmittelbare Beobachten der großen Eisenbahn, Fotos und die Fachliteratur. Nicht jede Anregung kann man sofort ins Modell umsetzen. Vielfach ist aber bei einer Vorbildsituation oder technischen Beschreibung das Gefühl vorhanden, diese später einmal gebrauchen zu können. Hier ist es zweckmäßig, sich eine Kartei anzulegen. Diese sollte technisch ganz einfach sein. Weiße Blätter im Format A5 oder A6 genügen. Hefte sind weniger zweckmäßig! Entsprechend der Konzeption (Epoche, Traktionsart usw.) sind die Anregungen, die für die eigene Anlage von Bedeutung erscheinen, zu sammeln.
Praktisch kann ein Karteiblatt so angelegt sein:
Titelstichwort,
kurze wörtliche Darstellung einer selbstbeobachteten Situation,
eine knappe Detailskizze,
eine Maßskizze (auch von einer Literaturdarstellung auf Transparentpapier übertragen),
ein elektrisches Schaltbild,
oder auch nur ein Literaturhinweis.
Bei Literaturquellen sollte in jedem Fall eine bibliographische Notiz gemacht werden!
Selbst wenn reichlich Fachliteratur vorhanden ist, passiert es leicht, daß man ein Vorbildfoto, einen Gleisplan o.ä. nicht gleich wiederfindet. Gerade bei diesen Gelegenheiten hilft die Kartei ganz schnell.
Sie soll also die eigentlichen Quellen nicht ersetzen, sondern sie stets zugänglich halten.
H.-J. Hildebrandt, Dessau

Vorschau

Im Heft 2/84 bringen wir u.a.:
Eine Museumswaldbahn in der ČSSR;
Die Schwielochseebahn;
DMV-Sonderfahrten 1984;
Kunstbauten aus Tunnel-Bausätzen;
XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1983;
Straßenbahnen selbst gebaut.

Mitteilungen

Traditionsbahn Radebeul
Sonderfahrt zum Radeburger Karneval am 4. März 1984 mit Lok 99 713: Radebeul Ost ab 10.35 Uhr, Radeburg ab 16.55 Uhr, Radebeul Ost an 17.59 Uhr.
Öffentliche Traditionsfahrten in der Zeit vom 17. Juni bis 6. Oktober 1984. Fahrplan gegen Freiumschlag. Fahrkartenbestellungen (Erwachsene 5,– M, Kinder 3,– M) per Postanweisung an: AG 3/58, 8122 Radebeul 1, PSF 56.

Modellbahnausstellungen

8000 Dresden (AG 3/95)
Vom 4. bis 19. Februar 1984 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs (Bahnsteig 17).
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

8290 Kamenz (AG 2/33)
Vom 10. bis 12. Februar, am 15. Februar und vom 17. bis 19. Februar 1984 im Kulturhaus, „Geschwister-Scholl-Straße". Öffnungszeiten: Mittwoch und Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr.

3300 Schönebeck (Elbe) (AG 7/65)
Vom 11. bis 19. Februar 1984 in der „Pablo-Neruda-Schule" – Wilhelm-Hellge-Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr. Am Dienstag und Donnerstag zusätzlich von 10–12 Uhr.

4900 Zeitz (AG 6/30)
Vom 10. bis 18. März 1984 im Bildungszentrum Bahnhof Zeitz. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.
Anläßlich des 125jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Weißenfels–Zeitz–Gera findet am Samstag, 17. März, und Sonntag, 18. März 1984, eine Lokomotivschau im Bereich des Personenbahnhofs Zeitz statt.

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel
sagen wir allen Freunden
im In- und Ausland
unseren herzlichsten Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

1/1 Biete: H0, BR 01^5 sowie versch. Eisenbahnliteratur. Suche in TT u. N: Loks u. Wagen aller Art (auch defekt).

1/2 Biete: „modelleisenbahner" Hefte 3/68; 7, 8, 11/70; 3, 5, 6, 11, 12/71; 6/72; 11/82; Modelleisenbahnkalender 1983; „Dampflok-Archiv 1"; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: „modelleisenbahner" Hefte 4, 8, 10/71; 2, 7, 10, 12/72; Modellbahnbücherei Bd. 6, 7; „Das Signal" Heft 6/1983, 10/1964; „Modellbahn-Praxis" Hefte 2 u. 4.

1/3 Biete: TT, BR 35. Suche: $H0_e$ BR 99.

1/4 Biete: div. N-Material (Fahrzeuge u. Schienen); H0: E 63 u. Gehäuse BR 89; $H0_e$: 2achs. tm-Wagen; Eisenbahnjahrbuch 1982; „modelleisenbahner" 1–5/67. Suche: „Dampflok-Archiv" 1, 3. Aufl.; Rollwagen $H0_m$, $H0_e$; S-4000-Feuerwehr; „modelleisenbahner" 6, 8/66; 1–4/64 u. kompl. Jahrgänge vor 1964; „Schiene, Dampf und Kamera".

1/5 Biete: HERR, BR 99; 1 Personenwg; 1 Paar Rollböcke; Bausatz SKL. Suche: Dampflokschilder (je 1 Schild „Rbd Dresden", „Bw Reichenbach").

1/6 Suche: aus Restbeständen Korkschottermatten.

1/7 Biete: „100 Jahre Dresdner Straßenbahn"; „75 Jahre Erfurter Straßenbahn". Suche: Chronik der Straßenbahn Halle; Festschrift der Straßenbahn Naumburg; „Baureihe 44".

1/8 Biete: N, BR 65; „Modellbahnbauten"; „modelleisenbahner" Jahrg. 1978 (ohne Heft 4); Jahrg. 1979 (ohne Heft 9); Hefte 2/75; 11, 12/65. Suche: rollendes Material in $H0_e$ u. $H0_m$; Triebfahrzeuge in H0 sowie „modelleisenbahner" 1970–1977.

1/9 Biete: BR 50 kab; BR 65^0; V 200 (alles Eigenbau); Zeuke 0-Material: BR 80, Wagen u. Weichen (defekt u. beschädigt); Eisenbahn-Jahrbuch 1982; „Oldtimer auf Schienen"; „Eine richtige Modellbahn soll es werden (1. Aufgabe); „modelleisenbahner" 3/81, 7, 8/82.

1/10 Biete: „modelleisenbahner" 1-12/81. Suche: N, BR 55 (auch defekt bzw. Einzelteile).

1/11 Biete: N-Fahrleitungsmaterial; div. Fotos (Postkartengröße). Suche: BR 55 in N sowie Lokschilder aller BR.

1/12 Suche: H0, BR 23 (PIKO), auch beschädigt.

1/13 Biete: H0, BR 01^0; 01^5; 03^0; 23; 38; 42; 50; 52; 55; 64; 66; 24; 75; 80; 89; 86; 91 (z. T. Eigenbau) alles neu bzw. neuwertig; „Dampflok-Archiv" 2 u. 4 (roter Einband, 3- u. 4-farbig); „Als die Züge fahren lernten"; „Modellbahnbauten". Suche: N, Dampflokomotiven (Eigenbau) BR 01; 18; 23; 24; 38; 55; 65; 78; 80; 91; 94.

1/14 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera"; $H0_e$-Wagen (technomodell, 2achsig). Suche: rollendes Material in $H0_m$ von HERR.

1/15 Suche: „Der Modelleisenbahner" 1952–1973 und Sonderhefte.

1/16 Suche: „Rügensche Kleinbahnen".

1/17 Biete: H0, BR 64; E 44; E 69. N: BR 65. Modellbahnliteratur. Suche: „Ellok-Archiv", „Schiene, Dampf und Kamera" u. ä. sowie rollendes Material in $H0_m$, $H0_e$ u. TT.

1/18 Biete: TT, BR 22 055 im Tausch gegen BR 58^{30}, BR 95 in TT.

1/19 Biete: TT, E 70; V 200 (Silverlines); BR 35; 44; 50^{40}; 56; „Dampflok-Archiv" 1, 4. Suche: TT, 01^5; 03; 38; 95; Drehscheibe. In H0: BR 01; 41; 50; 66; 81; 93. „Schiene, Dampf und Kamera".

1/20 Biete: N, BR 55. H0: BR 01^{05}; BR 66 DB (alles PIKO). Suche im Tausch: Dampflokmodelle in N.

1/21 Biete: „Reisezugwagen-Archiv"; Schmalspurmaterial in $H0_e$. Suche: TT, BR 80, 92; Bilder der Forster und Spremberger Stadteisenbahn; Bilder von der Selketalbahn (Abschnitt Straßberg bis Anschluß Flußspatgrube). Kursbücher der DR vor 1968.

1/22 Biete: „Kleine Modellbahnbücherei" Bd. 3; 50 TT-Kupplungen (neue Ausführung). Suche: Baureihe 44; „Das Signal" (alle Hefte); „Modellbahn-Praxis" (alle Hefte); Modelleisenbahnkalender 1975, 1976, 1977, 1982; TT-Kupplungen (alte Ausführung)

1/23 Biete: ETA 178 mit kurzem Mittelwagen – DB-Ausführung. Suche: desgl. DRG-Ausführung elfenbein/rot; ESPEWE-Dampfwalze (auch defekt).

1/24 Biete: $H0_e$, 2achs. Personen- u. Güterwagen (technomodell). Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald". Rollwagen in $H0_m$; 4achs. Personen- u. Güterwagen in $H0_e$; BR 84 in H0.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **H0 BR 01. 0-2. 03. 0-2** (Altbau), **05** (DB), **17.11-12, 18.4** (Rheingold), **38.10-40, 03-Reko, 01 504,** alles Eigen- oder Umbau, **41** (PIKO), **89** (PIKO).
Suche **H0 BR 05** (DR-Fotoanstrich), **18.3** (bad NH), **06, 39, 44, 50, 52, 62, 78, 94, 95** (alles Eigenbau). Nur Tausch bzw. Ankauf.

R. Kratzenberg, 3211 Angern,
Friedensstraße 4d

Suche **BR 24, 42, 66, 80, 84, 89, 91** zu kaufen. Auch Tausch gegen **BR 50,** auch **H0.**
Köthe, 6500 Gera,
Herderstraße 20A

Suche folgende Jahrgänge **„Der Modelleisenbahner": 1960–1964, 1968–1970, Heft 4/66.**
K.-H. Baumgarten, 4273 Großörner
Am Wehr 8

Biete: **Kleinbahnen der Altmark, Selketalbahn, Dampflokarchiv 4, Schmalspurbahn-Archiv,** Verk. o. Tausch.
Suche: **I. Slezek, „Breite Spur u. weite Strecken."**

Schilke, 6573 Hohenleuben
Gartenstr. 23

Biete **„Der Modelleisenbahner"** Jg. 64 H. 10, 12, Jg. 65 H. 1, 3, 6, 7, 11, 12, Jg. 66 H. 1, Jg. 68 H. 5, Jg. 69 H. 12, Jg. 70 H. 12, Jg. 71 H. 2, 10, 11, 12, Jg. 72 H. 2–12, Jg. 73–80 H. 9, je Heft 1,– M, **„Kleine Eisenbahn TT",** 10,– M, Deinert **„Eisenbahnwagen",** 22,80 M, **„Die Rübelandbahn",** 15,60 M, **H0 BR 23,** l. besch., 45,– M.

Suche **Dampflok-Archiv 3**, 2. Aufl., **Triebw.-Archiv, Diesellok-Archiv, TT E 70, roll. Material Nenngr. 0.**

W. Hänsch, 7251 Trebstshain b. Wurzen, Nr. 19

Suche **BR 55** Nenngröße N (auch leicht defekt)
Zuschr. an:
H. Köhler, 4854 Lützen
Leninstraße 20

Su. in **H0 Modelle** v. **Feuerwehrfahrzeugen (DDR).** Angebote m. Typ und Preisang. an:
G. Lülow, 4300 Quedlinburg
Wallstraße 35

Biete **Dampflok-Archiv** Bd. 3 u. 4, „Rangierdienst A–Z", „Die Spreewaldbahn", Su. Dampflok-Archiv Bd. 1 u. 2, BR 01, BR 35 TT.
G. Schmidt, 7241 Förstgen, Nr. 28

Biete **„Lokarchiv"** 2,4; **„Schmalspurb.-Archiv".** Suche **„Die Spreewaldb.", „Kleinb. d. Altmark"** u. **„Schmalspurbahn d. Oberlausitz".**
D. Huck, 6500 Gera, Uferstraße 2

Biete **T 334 TT**, 20,– M, **118 H0/N,** je 20,– M, **7 Güter- u. Pers.-Wagen (HERR)**, je 10,– M, **Dampfl.-Arch. 3/4**, je 19,– M, **Schmalspurb.-Arch.**, 36,– M, **„Kleinb. der Altm.", „Steilr. u. d. Thür. Wald"**, je 12,– M. Suche **$H0_m$/$H0_e$ BR 99, Personen-, Güter- und Rollwagen (HERR/technomodell).**

H. Reimann, 8019 Dresden
Gerokstraße 40/202

Suche in H0: **BR 50** u. **BR 52** m. Wannentender (DDR-Prod. oder Eigenb.).

H. Carl,
8122 Radebeul 2
B.-Voß-Straße 12

Biete **„BR 01"**, 36,– M.
Suche **„BR 44"**.
Nur Tausch!

Hartmut Stange,
8054 Dresden
Tiedgestraße 5/161–48

Biete **in H0 BR 01**, 89,– M, **41**, 116,– M, **64**, 30,– M, **118**, 30,– M, **V 200**, 25,– M; **in TT BR 56**, 65,– M, **92**, 35,– M.
Suche im Tausch oder kaufe **in H0 BR 23, 38, 50, 75, 84, 80, 89, 91, 99.**

Glück, 8036 Dresden
Finsterwalder Straße 43

Tausche **B-Uhrwerklok Spur 0, H0 BR 91** u. **3 Leiter Gleismat.** gegen **BR 84**.
Suche **E 94, VT 135, BR 106, 89 DR, 64 Gützold** alt u. a.

Mönch, 8712 Eibau
Schillerstraße 4

Tausche **„Rübelandbahn"**, 15,60 M, **„Die Dampflokomotive"**, 28,– M,
suche **„Baureihe 44"** (mit Wertausgleich).
F. Wesser, 8909 Görlitz
Straße der
Oktoberrevolution 22

Biete **„Der Modelleisenbahner"**, Nr. 2, 3, 1963/ 3, 7, 10, 1964/ 5, 6, 1965/ 9, 1966/ 2, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 1967/ 1 bis 8 u. 10 bis 12, 1968/ 1 mal kompl. u. 1968/ 1, 3, u. 5 bis 9 u. 11, 12, 1973/ 9, 10, 1974/ 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12.
Suche H0 BR 42, 84, 89, 91, **„Der Modelleisenbahner"** 1952–1961 kompl. od. Einzelhefte, 1965/ 12, 1971/ 2, 9, 10, 1972/ 12, 1973/ 2, 4, 5, 1077/ 4.

Fröbel, 7034 Leipzig
Schönauer Straße 2

Biete **TT-Loks, Wagen, Zubehör**, f. etw. 1700,– M, auch einz.
Su. **H0 Loks u. Wagen**, auch Schmalspur, **Bücher**: „Reisen m. d. Dampfbahn", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Modellbahnanlage I", auch Ankauf.

W. Sparbrod, 7404 Meuselwitz
Altenburger Straße 50

Biete **Dampfl.-Archiv** 2 u. 3, **Schmalsp.-Archiv, Mod.-Bahn.-Elektrotechn.** (neuw., nur Tausch). Suche **„Muldenth.-Eisenb.", „Lpz.-Dresd.-Eisenb.-Co.", „Reisen m. d. Dampfb.", „Selketalb.", „Spreewb.", „Kleinb. d. Altm.".**

Auerbach, 6325 Ilmenau
Otto-Grotewohl-Straße 10

Biete **Dampflok-Archiv** Bd. 4, **„Die Muldenthalbahn"** und **„Die Leipziger-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**
Suche **„Der Modelleisenbahner"** b. Jg. 1973, **Loks BR** 55, 38, 110, 120, 132, 211 (Eigenbau) sowie **Drehscheibe,** alles in d. Nenngröße N.
Zuschriften an:

S. Rensch, 7030 Leipzig
Burgstädter Straße 16

Biete im Tausch H0 BR 106; 110; 66 u. 99 **($H0_m$). Modellautos** vor 1970, **„Der Modelleisenbahner"** Jg. 60–76, **„Franzb. Kreisb.", „Windbergb.", „Rübenlandb."**
Suche **H0 BR** 84; 42; 91, **WARS-Schlafw.**, div. Eisenbahnerfig. u. Bahnsteigkarren, **„Reisen m. d. Dampfbahn"** (Wertausgl.).
Baumgärtel, 6016 Suhl
Straße der DSF 50

Biete zum Tausch (kein Verk.) **BR 18**, 150,– M, **BR 38**, 180,– M, **BR 78**, 80,– M, **V 200 (DB)**, 180,– M, **E 03 (DB)** 175,– M, alles Eigenbau.
Suche **BR 02, BR 19, T 3 mit Schlepptender,** ebenf. Eigenb. (Wertausgl.).

Dr. Schlicher, 8250 Meißen
H.-Freitäger-Straße 7

Verkaufe **„Der Modelleisenbahner"**, 1952–1980, gebunden Einzelhefte 1981, je Jahr 22,– M, **„Modellbahn-Handbuch"**, 20,– M, **„Kleine Eisenbahn-TT"**, 20,– M, **„Kleine Eisenbahn – ganz einfach", – „ganz groß", – „ganz raffiniert, – „kurz und bündig,** je 20,– M, **„Eisenbahnjahrbuch"** 1963–1972, je 20,– M, **„Festschrift zum 125. Jub. der Eisenbahn in Dt."**, 30,– M, **„Die Welt auf Schienen"**, Fürst, **München 1925**, 85,– M.

Telefon: Berlin 4 49 95 23

Verkaufe **Modellbahnanlage H0** 2 m × 3 m, ohne rollendes Material, halbautomatischer Betrieb, mit Wandkippvorrichtung, 1400,– M.

V. Hausmann, 8281 Walda
Siedlung 16

Verkaufe **Eigenbau-Steuerpult f. Modelleisenbahn**, 2 Regler, elektron. Sicherung, 45 Tasten f. Signale u. Weichen, Kontrollinstrumente V u. Amp., f. 700,– M.

Udo Walter, 3270 Burg
Robert-Koch-Straße 26, PF 0705
Tel.: 38 70, ab 18.00 Uhr

„me" gratuliert:

20 Jahre Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte"

Am 1. Januar 1964 gründeten einige Berliner Freunde, deren Interesse insbesondere den Schmalspurbahnen galt, die Arbeitsgemeinschaft 1/11 des DMV mit der damaligen Bezeichnung „Nord-Ost" (s. a. Heft 2/64 unserer Zeitschrift). Im Gegensatz zu den anderen Arbeitsgemeinschaften des Verbands, die sich damals fast ausschließlich dem Bau von Modellbahnanlagen widmeten, stellten sich die Mitglieder der AG 1/11 das Ziel, die Geschichte der kleinsten Bahnen der Deutschen Reichsbahn zu erforschen. Dazu gehörten neben dem Arbeiten in Archiven und dem Sammeln von Literatur und Informationen in erster Linie Exkursionen zu den damals noch recht zahlreichen Schmalspurbahnen unseres Landes.

Während der zurückliegenden 20 Jahre hat sich am Prinzip dieser Arbeit für die heute rund 120 Mitglieder zählende Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" nur wenig geändert. Jedoch sind zum Interessengebiet der Gründer inzwischen einige hinzugekommen. So beschäftigen sich die Freunde heute in Arbeitsgruppen außerdem mit der allgemeinen Eisenbahngeschichte, den Dampflokomotiven, der Berliner S-Bahn und U-Bahn sowie den Straßenbahnen. Dadurch stieg die Wirksamkeit des Kollektivs im DMV und in der Öffentlichkeit von Jahr zu Jahr. Seit 1973 werden viele interessante Arbeitsergebnisse in einer von der Arbeitsgemeinschaft herausgegebenen Schrift, den „Verkehrsgeschichtlichen Blättern", veröffentlicht und ergänzen sinnvoll einige im „modelleisenbahner" behandelten Themen (s. a. me 1/83, S. 25). Darüber hinaus gehören nicht wenige Autoren des transpress-Verlags zu den Mitgliedern dieser Arbeitsgemeinschaft. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an das Schmalspurbahn-Archiv, das Straßenbahnarchiv, an die Bücher über die Franzburger Kreisbahnen und Rügenschen Kleinbahnen. Aber auch in unserer Zeitschrift wurden schon zahlreiche Beiträge aus der Feder von AG-Mitgliedern abgedruckt.

Ein besonderes Kapitel begann 1967. Seitdem besteht die Arbeitsgruppe Straßenbahn, die sich besonders der ehrenamtlichen Denkmalpflege widmet. In den rund 15 Jahren ihres Bestehens haben die Nahverkehrsfreunde u. a. mit Unterstützung des Märkischen Museums und der Berliner Verkehrsbetriebe 8 historische Straßenbahnfahrzeuge restauriert.

Für andere Sachzeugen der Berliner Verkehrsgeschichte wurden Denkmalschutzanträge erarbeitet und den zuständigen Institutionen zur Entscheidung unterbreitet. So ist diesen Aktivitäten der Erhalt des letzten Berliner Doppeldecker-Omnibusses aus dem Jahre 1956 und eines U-Bahn-Triebwagens aus dem Jahre 1908 zu verdanken.

Die kontinuierliche und erfolgreiche Arbeit dieser Nahverkehrsfreunde hat mit dazu beigetragen, daß auf dem 5. Verbandstag des DMV das Statut u. a. auch speziell für diese Freunde erweitert wurde.

Die AG 1/11 kann auf eine nunmehr 20jährige erfolgreiche Arbeit in unserem Verband zurückblicken. Sie entwickelte sich zu einem Zentrum für die Freizeitbeschäftigung von verkehrsgeschichtlich interessierten Freunden in und um Berlin. Dadurch ist es heute möglich, kulturhistorische Aufgaben zu bewältigen, die dazu beitragen, in breiten Kreisen der Bevölkerung das Geschichtsbewußtsein zu vertiefen und ihnen die Technikgeschichte näher zu bringen.

Redaktion und Beirat wünschen allen Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" weitere Erfolge bei ihrer Freizeittätigkeit. Wir werden im Verlaufe dieses Jahres über einige Aktivitäten der AG berichten.

Hinweise auf bisherige Veröffentlichungen über die AG 1/11 im „modelleisenbahner":

- Erster historischer Straßenbahntriebwagen in Berlin (Heft 10/69),
- Historischer Straßenbahn-Triebwagen 2990 in Berlin eingeweiht (Heft 12/81),
- Verkehrsgeschichtliche Blätter zehnjährig (Heft 1/83).

me

30 Jahre PREFO – 30 Jahre Modellfahrzeugbau in Dresden

Die älteren Modelleisenbahner können sich bestimmt daran erinnern, daß vor nunmehr 30 Jahren ein LOWA-Straßenbahnzug in der Nenngröße H0 hergestellt wurde. Noch in diesem Jahr wird ein neuer H0-Bahndienstwagen vorgestellt und produziert.

Zwischen dem Erscheinen der LOWA-Straßenbahn und des Bahndienstwagens liegen 30 Jahre anstrengender, aber auch erfolgreicher Arbeit. Heute werden 58 Fahrzeugvarianten für die Nenngrößen H0 und TT hergestellt. In Kooperationen produziert der VEB PREFO außerdem noch Einzelteile, die anderen Modellbahnbetrieben zugeliefert werden. Zu den beliebtesten und bekanntesten Fahrzeugen gehören zweifellos die vierachsigen Rekowagen und die verschiedenen Schnellzugwagen, zu denen auch die Schlaf- und Speisewagen zählen. Der Betrieb ist ständig bemüht, den wachsenden Bedürfnissen der Modelleisenbahner durch Erhöhung der Produktion gerecht zu werden.

An dieser Stelle den Beschäftigten dieses Betriebes ein herzliches Dankeschön für das Geleistete und viel Erfolg bei der weiteren Arbeit.

Im nächsten Monat wird die Arbeitsgemeinschaft „Max Maria v. Weber" 3/9 Dresden des DMV der DDR ihre 49. Ausstellung dem 30jährigen Bestehen des VEB PREFO widmen (siehe auch „DMV teilt mit" in dieser Ausgabe).

Heinrich Baum, Dresden

Anmerkung der Redaktion:

Wir werden die ausgezeichnet gestaltete Gemeinschaftsanlage dieser AG demnächst ausführlich vorstellen.

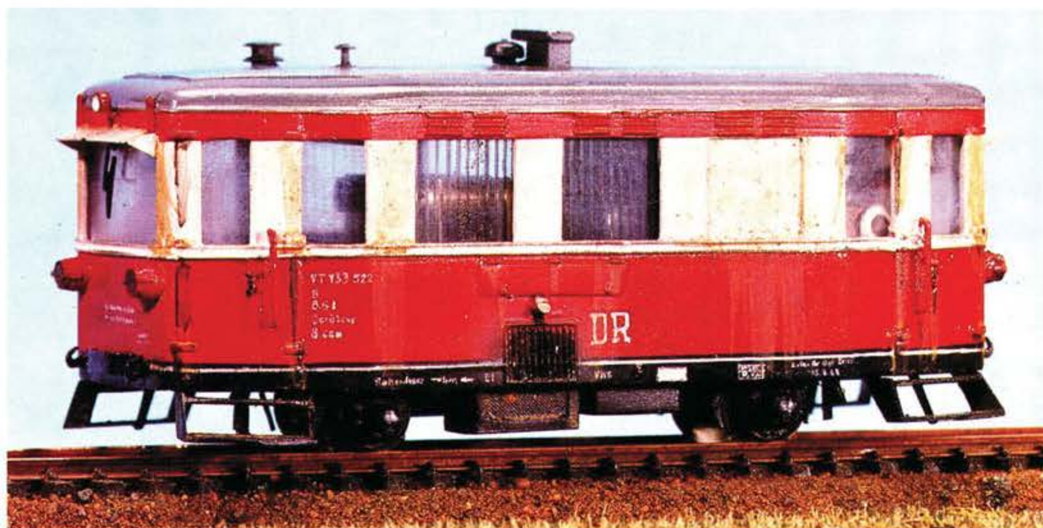
Bildauslese vom XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb



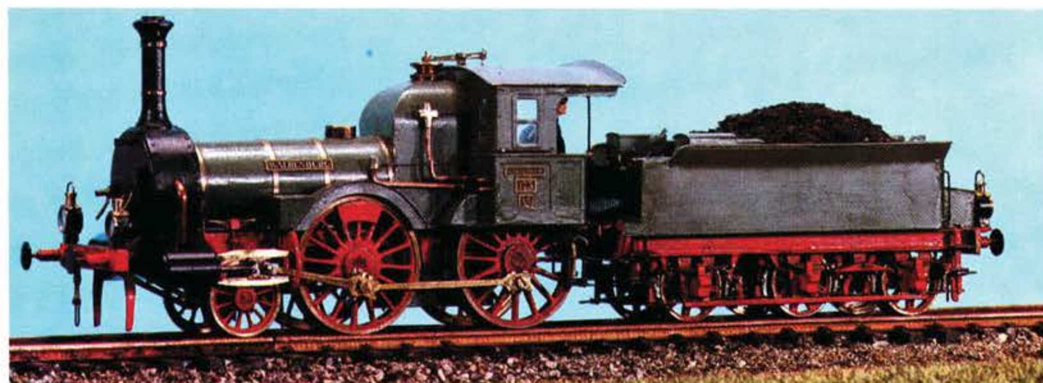
IK ($H0_e$) von Gunter Lorenz (DDR), Kategorie A 1, 88 Punkte



Benzoltriebwagen der K.P.E.V. (H0) von Klaus Krahl (DDR), Kategorie A 1, 88 Punkte



VT 133 ($H0_m$) der ehemaligen GHE (siehe auch Bauanleitung in dieser Ausgabe) von Ingo Ort (DDR), Kategorie A 1, 82 Punkte



Preußische T 9^1 (H0) von Heinz Kohlberg (DDR), Kategorie A 1, 86 Punkte

XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest 1983



Lok der BR 89.7 (H0) von Wolfgang Kasten (DDR), Kategorie A 2, 3. Preis, 87 Punkte



Lok 92 2903 (H0) von Siegfried Brogsitter (DDR), Kategorie A 2, 1. Preis, 92 Punkte



SKL (Maßstab 1:20) von Wolfgang Otto (DDR), Kategorie A 1, Anerkennungspreis, (94 Punkte)

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz